



DIÁRIO

da Assembleia da República

X LEGISLATURA

2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2006-2007)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 19 DE JANEIRO DE 2007

Presidente: Ex.^{mo} Sr. Jaime José Matos da Gama

Secretárias: Ex.^{mas} Sr.^{as} Maria Celeste Lopes da Silva Correia
Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro

SUMÁRIO

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

Deu-se conta da entrada na Mesa da proposta de lei n.º 113/X.

Em sessão de perguntas ao Governo, à questão colocada pelo Sr. Deputado Miguel Pignatelli Queiroz (PSD), sobre a situação dos cidadãos portugueses que contraíram doenças profissionais nas ex-colónias, responderam os Srs. Secretária de Estado Adjunta e da Saúde (Carmen Pignatelli) e o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares (Augusto Santos Silva).

O Sr. Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros (Jorge Lacão) respondeu à pergunta formulada pela Sr.^a Deputada Paula Nobre de Deus (PS), acerca da igualdade de género, e ainda às perguntas adicionais das Sr.^{as} Deputadas Ana Manso (PSD), Helena Pinto (BE), Teresa Caeiro (CDS-PP) e Heloísa Apolónia (Os Verdes).

À questão formulada pela Sr.^a Deputada Alda Macedo (BE), sobre a crescente erosão da orla costeira, por degradação de dunas e falésias, deu resposta o Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades (João Ferrão), que respondeu também aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Miguel Tiago (PCP), Heloísa Apolónia (Os Verdes), José Eduardo Martins (PSD), Jovita Ladeira (PS) e António Carlos Monteiro (CDS-PP), após o que intervieram, em interpelação à Mesa, o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares (Augusto Santos Silva) e de novo os Srs. Deputados Heloísa Apolónia (Os Verdes), José Eduardo Martins (PSD) e António Carlos Monteiro (CDS-PP).

O Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades respondeu também à pergunta formulada pelo Sr. Deputado António Carlos Monteiro (CDS-PP), sobre a intervenção técnica nas praias da Costa de Capari-

ca, e aos pedidos de esclarecimentos adicionais formulados pelos Srs. Deputados Heloísa Apolónia (Os Verdes), Miguel Tiago (PCP), Alda Macedo (BE), Luís Carloto Marques (PSD) e Alberto Antunes (PS).

O Sr. Deputado Miguel Coelho (PS) colocou uma pergunta sobre as acessibilidades rodoviárias na zona de Lisboa, à qual respondeu o Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades (Paulo Campos), que deu também resposta aos pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Duarte Pacheco (PSD), António Filipe (PCP), António Carlos Monteiro (CDS-PP), Helena Pinto (BE) e Francisco Madeira Lopes (Os Verdes).

A Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes (Ana Paula Vitorino) respondeu à pergunta formulada pelo Sr. Deputado José Soeiro (PCP), sobre a posição do Governo na negociação entre os trabalhadores e a administração do Metropolitano de Lisboa, bem como a pedidos de esclarecimento adicionais formulados pelos Srs. Deputados Carlos Poço (PSD), Miguel Coelho (PS), Mariana Aiveca (BE) e

Pedro Mota Soares (CDS-PP).

O Sr. Deputado Fernando Santos Pereira (PSD) questionou o Governo sobre o regime de tarifas praticado pela CP, tendo a mesma Sr.^a Secretária de Estado respondido, bem como a pedidos de esclarecimento adicionais formulados pelos Srs. Deputados Helena Pinto (BE), Hélder Amaral (CDS-PP), Jorge Fão (PS), Agostinho Lopes (PCP) e Francisco Madeira Lopes (Os Verdes).

O mesmo Membro do Governo respondeu à pergunta relativa ao controlo da entrada de cargas contendo substâncias tóxicas ou radioactivas perigosas para a saúde humana ou para o ambiente nos portos nacionais apresentada pelo Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes (Os Verdes) e, ainda, a pedidos de esclarecimento adicionais dos Srs. Deputados Miguel Tiago (PCP), António Carlos Monteiro (CDS-PP), Isabel Jorge (PS) e Miguel Santos (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 13 horas e 45 minutos.

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

Eram 10 horas e 10 minutos.

Srs. Deputados presentes à sessão:

Partido Socialista (PS):

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

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

Partido Social Democrata (PSD):

Adão José Fonseca Silva
Agostinho Correia Branquinho
Ana Maria Sequeira Mendes Pires Manso
António Alfredo Delgado da Silva Preto
António Paulo Martins Pereira Coelho
António Ribeiro Cristóvão
Carlos Alberto Garcia Poço
Carlos António Páscoa Gonçalves

Carlos Manuel de Andrade Miranda
Domingos Duarte Lima
Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco
Emídio Guerreiro
Feliciano José Barreiras Duarte
Fernando Mimoso Negrão
Fernando Santos Pereira
Fernando dos Santos Antunes
Henrique José Praia da Rocha de Freitas
Hermínio José Sobral Loureiro Gonçalves
Hugo José Teixeira Velosa
Joaquim Carlos Vasconcelos da Ponte
Jorge Fernando Magalhães da Costa
Jorge José Varanda Pereira
Jorge Manuel Ferraz de Freitas Neto
Jorge Tadeu Correia Franco Morgado
José Eduardo Rego Mendes Martins
José Luís Fazenda Arnaut Duarte
José Manuel Ferreira Nunes Ribeiro
José Manuel Pereira da Costa
José Manuel de Matos Correia
José Mendes Bota
João Bosco Soares Mota Amaral
Luís Filipe Carloto Marques
Luís Filipe Montenegro Cardoso de Moraes Esteves
Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes
Luís Miguel Pais Antunes
Luís Miguel Pereira de Almeida
Manuel Filipe Correia de Jesus
Maria Helena Passos Rosa Lopes da Costa
Maria Irene Martins Baptista Silva
Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro
Maria do Rosário da Silva Cardoso Águas
Melchior Ribeiro Pereira Moreira
Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas
Miguel Jorge Pignatelli de Ataíde Queiroz
Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho
Mário Henrique de Almeida Santos David
Mário da Silva Coutinho Albuquerque
Nuno Maria de Figueiredo Cabral da Câmara Pereira
Paulo Artur dos Santos Castro de Campos Rangel
Paulo Miguel da Silva Santos
Pedro Augusto Cunha Pinto
Pedro Miguel de Santana Lopes
Pedro Quartin Graça Simão José
Regina Maria Pinto da Fonseca Ramos Bastos
Ricardo Jorge Olímpio Martins
Rui Manuel Lobo Gomes da Silva
Sérgio André da Costa Vieira
Vasco Manuel Henriques Cunha
Zita Maria de Seabra Roseiro

Partido Comunista Português (PCP):

Abílio Miguel Joaquim Dias Fernandes
Agostinho Nuno de Azevedo Ferreira Lopes
António Filipe Gaião Rodrigues
Artur Jorge da Silva Machado
Bernardino José Torrão Soares
Francisco José de Almeida Lopes
Jerónimo Carvalho de Sousa
José Batista Mestre Soeiro
José Honório Faria Gonçalves Novo

Miguel Tiago Crispim Rosado

Partido Popular (CDS-PP):

Abel Lima Baptista
António Carlos Bívar Branco de Penha Monteiro
Diogo Nuno de Gouveia Torres Feio
José Hélder do Amaral
José Paulo Ferreira Areia de Carvalho
Luís Pedro Russo da Mota Soares
Nuno Miguel Miranda de Magalhães
Paulo Sacadura Cabral Portas
Telmo Augusto Gomes de Noronha Correia
Teresa Margarida Figueiredo de Vasconcelos Caeiro

Bloco de Esquerda (BE):

Alda Maria Gonçalves Pereira Macedo
Fernando José Mendes Rosas
Francisco Anacleto Louçã
Helena Maria Moura Pinto
João Pedro Furtado da Cunha Semedo
Luís Emídio Lopes Mateus Fazenda
Maria Cecília Vicente Duarte Honório
Mariana Rosa Aiveca Ferreira

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Francisco Miguel Baudoin Madeira Lopes
Heloísa Augusta Baião de Brito Apolónia

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, a Sr.^a Secretária vai dar conta do expediente entrado na Mesa.

A Sr.^a **Secretária** (Maria Ofélia Moleiro): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, deu entrada na Mesa, e foi admitida, a proposta de lei n.º 113/X — Aprova o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, que baixou à 7.^a Comissão.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, a sessão plenária de hoje é preenchida com perguntas ao Governo de âmbito geral, nos termos do artigo 241.º do Regimento.

A primeira pergunta, dirigida ao Ministério da Saúde, sobre a situação dos portugueses que contraíram doenças profissionais nas ex-colónias, será formulada pelo Sr. Deputado Miguel Pignatelli Queiroz, do Grupo Parlamentar do PSD.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Miguel Pignatelli Queiroz** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado Adjunta e da Saúde, verifiquei que em antigas províncias/colónias ultramarinas trabalhavam cidadãos portugueses que contraíram doenças profissionais, nomeadamente silicose, cujas pensões ficaram a cargo dos novos países resultantes do processo de descolonização.

Tendo conhecimento de que há casos em que as pensões não foram ou não são pagas total ou parcialmente, pergunto: tem o Governo português conhecimento da situação? Em caso afirmativo, conhece o número de cidadãos que não recebem pensões, havendo contactos com os respectivos governos para regularização do assunto? E, em caso negativo, qual o procedimento a adoptar individualmente para reposição dos direitos desses trabalhadores?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Secretária de Estado Adjunta e da Saúde, Carmen Pignatelli... O Governo escolheu uma Sr.^a Pignatelli para responder ao Sr. Deputado Pignatelli!...

Risos.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Fica tudo em família!

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Assim já não me inscrevo, Sr. Presidente...!

A Sr.^a **Secretária de Estado Adjunta e da Saúde** (Carmen Pignatelli): — Sr. Presidente, Sr. Deputado

Miguel Pignatelli Queiroz, agradeço a questão que colocou ao Ministério da Saúde, que registei e de que tomei boa nota.

Contudo, em relação a esta questão, que tem a ver com os portugueses que residiram em territórios das ex-colónias e que contraíram a doença da silicose por terem estado envolvidos na construção de barragens, o que posso dizer é que não tenho resposta para ela, porque sou Secretária de Estado Adjunta e da Saúde e o Sr. Deputado Miguel Pignatelli Queiroz fez-me uma pergunta que tem a ver com a regularização do pagamento de pensões.

De qualquer modo, posso adiantar que registámos a questão e, obviamente, vamos fazer uma pesquisa e encaminhá-la para o departamento competente. Poderemos, então, responder por escrito.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Pignatelli Queiroz.

O Sr. **Miguel Pignatelli Queiroz (PSD)**: — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado, agradeço a resposta e quero dizer-lhe que, efectivamente, pensava que este assunto seria do âmbito da segurança social, porque, não pagando os governos dos outros países as pensões, teria de ser Portugal a assumir esse encargo.

Também para estudo do assunto, que é bem mais complexo do que o que pode exprimir-se numa simples pergunta, terei muito gosto em fornecer os elementos de que disponho para que possa conduzir uma averiguação, o mais breve possível, visto que muitos já terão morrido certamente, dada a gravidade desta doença e de outras profissionais, mas alguns ainda estão vivos.

Portanto, terei todo o gosto em fornecer ao Governo as informações que tenho em meu poder.

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

O Sr. **Presidente**: — Não havendo mais oradores inscritos para formular perguntas à Sr.^a Secretária de Estado, o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares solicitou o uso da palavra.

Tem a palavra, Sr. Ministro.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares (Augusto Santos Silva)**: — Sr. Presidente, queria apenas relevar a importância da questão colocada. O Governo cumpriu, naturalmente, o seu dever: como a pergunta tinha sido dirigida ao Ministério da Saúde, este fez-se representar para responder.

Em todo o caso, agradeço muito a informação adicional que o Sr. Deputado puder facultar ao Governo sobre esta questão, com a documentação necessária. Reencaminhá-la-ei para o ou os departamentos competentes — naturalmente, haverá necessidade de intervenção da segurança social e, ainda, de estudar se há alguma questão internacional em causa — e o Governo responderá por escrito.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, a segunda pergunta, sobre questões de igualdade de género, será formulada pela Sr.^a Deputada Paula Nobre de Deus, do Grupo Parlamentar do PS, e respondida pelo Sr. Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros.

Para formular a pergunta, tem a palavra a Sr.^a Deputada Paula Nobre de Deus.

A Sr.^a **Paula Nobre de Deus (PS)**: — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, a minha pergunta versa a problemática da igualdade de género, mas o tema central é o desenvolvimento do País.

No Alentejo, por exemplo, uma região marcada pelo despovoamento, pela desertificação e pela interioridade, onde a taxa de desemprego é das mais elevadas do País, ainda que em termos absolutos represente muito pouco no espectro nacional, as mulheres constituem 60% do total de desempregados e, se atendermos ao desemprego dos licenciados, as mulheres continuam a ser as mais atingidas, representando dois terços dos desempregados do Alentejo.

Este exemplo demonstra bem que ao falarmos do progresso de Portugal devemos dar a máxima atenção às questões da igualdade de género. Os países com melhor índice de desenvolvimento humano são precisamente aqueles que adoptaram medidas activas de igualdade. Acredito que até os mais cépticos começam a deixar de ter dúvidas sobre esta perspectiva.

Por isso, Sr. Secretário de Estado, não tenho dúvidas da importância da matéria que estamos a tratar e talvez não me engane se afirmar que esta Assembleia gostaria muito de saber o que é que o Governo está a fazer ao nível da promoção da igualdade de género no emprego e, da mesma forma, no empreendedorismo, porque o desemprego de mulheres licenciadas, entre outras causas, também está associado à opção das mulheres por determinados cursos, pelo que será necessário apostarmos mais na sua capacidade de iniciativa individual e de criarmos melhores condições para que avancem para a criação do seu próprio emprego.

Desta forma estaríamos a combater as assimetrias em dois sentidos: por um lado, entre homens e mulheres e, por outro e como consequência directa desse, ao nível das regiões, contribuindo para o aumento da coesão e da competitividade através do apoio a pequenas e a médias empresárias. O desen-

volvimento dos territórios precisa do contributo pró-activo dos homens e das mulheres!

Outra questão que considero importante para se perceber a dimensão dos problemas que atingem sobretudo as mulheres, situa-se no quadro dos direitos humanos e refere-se ao tráfico de pessoas. Esta problemática também atinge a Europa, existe em Portugal e temos de enfrentá-la.

Sr. Secretário de Estado, não é o momento de debater este problema, mas é a ocasião para o colocar na agenda da sociedade e, no âmbito da política de igualdade, perguntar-lhe qual é compromisso ético-político que existe em Portugal em relação ao combate a esta chaga da sociedade.

Ao questioná-lo sobre estas questões não posso omitir outra das dimensões da assimetria entre homens e mulheres que é a feminização da pobreza. Este Governo está a fazer um esforço neste sentido, mas a ambição de fazer mais e melhor tem de estar sempre presente. Por isso, peço-lhe que me transmita de que forma é que este problema está a ser abordado.

Sr. Secretário de Estado, permita-me que lhe coloque duas últimas perguntas, para não ser demasiado exaustiva.

Na apresentação do QREN, o Sr. Primeiro-Ministro referiu-se à igualdade de género entre as dez linhas prioritárias de orientação estratégica. No quadro das questões que lhe coloquei, considero que, de facto, é um passo de decisiva importância para o futuro de Portugal, mas gostaria de perguntar-lhe como é que o Governo pensa concretizar esta medida para que seja efectivamente uma mais-valia para as portuguesas e para os portugueses.

Por fim, 2007 é o Ano Europeu para a Igualdade de Oportunidades para Todos. Como é que este Governo pretende fazer para que a sua comemoração se transforme numa oportunidade de contribuir para a modernização e o desenvolvimento de Portugal?

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros.

O Sr. **Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros** (Jorge Lacão): — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada Paula de Deus, agradeço-lhe a pergunta formulada, que tem, neste especial momento, imensa pertinência.

Como sabe, o Governo acabou de divulgar o Quadro de Referência Estratégica Nacional (QREN) para o período de 2007/2013. Por outro lado, encetámos os passos para a preparação da presidência portuguesa da União Europeia no 2.º semestre deste ano e estamos, igualmente, a iniciar o Ano Europeu da Igualdade de Oportunidades para Todos.

Estabelecemos um lema ao nível da promoção da igualdade de género, em primeiro lugar, no QREN. Ele é hoje uma prioridade estratégica nacional para o nosso período de desenvolvimento, o que significa, por exemplo, que as medidas específicas — apenas as medidas específicas — para a promoção da igualdade de género no quadro deste QREN vão aumentar seis vezes mais relativamente ao Quadro Comunitário de Apoio que está agora a cessar.

Em segundo lugar, no quadro da presidência portuguesa, estabelecemos como lema das relações internacionais a empregabilidade e o empreendedorismo para facilitar e incrementar a participação activa das mulheres na sociedade, no mercado de trabalho, na iniciativa empresarial.

Consequentemente, a aposta, como referiu — e bem! —, é num desenvolvimento que conte com a promoção da igualdade de género para que a sociedade seja mais justa, mais coesa e mais solidária.

Igualmente, ao nível da promoção do Ano Europeu da Igualdade de Oportunidades para Todos, queremos dar um contributo, em Portugal, para que possamos ter um incremento da sensibilização no combate às discriminações múltiplas, discriminações de muita natureza, em função da etnia, do sexo, da idade, das situações de pobreza, das situações de deficiência, mas também, e muito particularmente, daquelas que possam resultar da desigualdade de situação entre os homens e as mulheres, razão pela qual este ano europeu da promoção da igualdade vai ter no lema da igualdade entre homens e mulheres um dos seus motivos fundamentais de afirmação.

Diria, por isso, em conclusão, que empregabilidade e empreendedorismo são lemas indispensáveis para que a igualdade entre mulheres e homens seja trabalhada numa lógica pró-activa, o que significa facilitar e incrementar a participação na vida activa mas, igualmente, termos em linha de conta os factores e a importância da conciliação entre a vida pessoal, a vida profissional e a vida familiar, que vão ser preocupações constantes deste Governo, concretizadas no QREN, na nossa participação no quadro da presidência portuguesa da União Europeia e no Ano Europeu da Igualdade de Oportunidades para Todos.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Paula Nobre de Deus.

A Sr.^a **Paula Nobre de Deus** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, as questões da igualdade de género são de facto «combustível» para o progresso da nossa sociedade e são transversais a todos os partidos.

Ora, este Governo em boa hora percebeu isso e inscreveu no Programa do Governo esta questão. Aliás, o Sr. Secretário de Estado acabou de apresentar medidas concretas que confirmam que desde início existia uma determinação forte do Governo em apostar nesta problemática.

A lei da paridade é um bom exemplo de fomento da participação das mulheres na política e da promoção de igualdade de género.

No pouco tempo que tenho vou concentrar-me em três questões que gostaria muito de ver abordadas. Considero, pois, fundamental que o Sr. Secretário de Estado apresente aqui os resultados daquilo a que o Governo há dois anos se propôs.

Desde logo, como é que está a ser desenvolvida a avaliação do impacto de género em todas as iniciativas legislativas da sua responsabilidade?

Qual a resposta no terreno ao problema da violência doméstica que continua a ser um problema com consequências trágicas para as famílias?

Como está a ser feita a promoção da igual valorização da maternidade e da igualdade no mercado de trabalho?

Termino com a nota de que o facto de no Alentejo, para me circunscrever a uma região que conheço bem, o desemprego das mulheres licenciadas ser muito superior ao dos homens é um bom exemplo da importância de o Governo ter definido como objectivo do seu Programa a promoção da educação para todos e para todas, combatendo os efeitos da não igualdade de género nos percursos escolares e na escolha das carreiras.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para uma pergunta adicional, tem a palavra a Sr.^a Deputada Ana Manso.

A Sr.^a **Ana Manso** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado: A concretização destes objectivos do Ano Europeu da Igualdade de Oportunidades para Todos passa, como o Sr. Secretário de Estado sabe muito bem, pelo desenvolvimento de acções não só a nível comunitário mas também a nível nacional, nomeadamente através da organização de eventos, campanhas informativas, inquéritos e estudos.

No nosso país compete à Comissão para a Igualdade e para os Direitos das Mulheres coordenar o envolvimento português na realização do Ano Europeu da Igualdade de Oportunidades para Todos.

Atendendo a que Portugal assume a presidência da União Europeia no 2.º semestre de 2007, o Governo disse aqui, aquando da aprovação do Orçamento, que é sua intenção dar um significativo destaque às dimensões europeias da igualdade de género (entre homens e mulheres).

Nesse sentido, dotou o orçamento da comissão com o acréscimo adicional de 458 000 euros correspondente à comparticipação nacional para o ano europeu e também aos custos da presidência portuguesa da União Europeia com vista à promoção da igualdade de género.

Por outro lado, o QREN coloca a valorização da promoção da igualdade de oportunidades como uma das 10 componentes essenciais à concretização do desígnio estratégico traçado.

Soubemos ainda, através da comunicação social, uma vez que o Sr. Secretário de Estado não veio à reunião da Comissão da semana passada, que o Governo vai apresentar o plano nacional de acção para o Ano Europeu da Igualdade de Oportunidades para Todos a 7 de Fevereiro.

O Sr. **Presidente**: — Tem de concluir, Sr.^a Deputada.

A **Oradora**: — Vou já concluir, Sr. Presidente.

Neste contexto, gostaria que o Sr. Secretário de Estado nos dissesse quais são as medidas concretas que o Governo pensa tomar em relação à promoção da igualdade de género (entre homens e mulheres), quais são as suas prioridades e quais as actividades que pensa desenvolver. Gostaria também que nos dissesse quando pensa apresentar e aprovar o III Plano Nacional para a Igualdade.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para uma pergunta adicional, tem a palavra a Sr.^a Deputada Helena Pinto.

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado: Felizmente a questão da igualdade de género retorna a este Parlamento e temos a oportunidade de voltar a debatê-la. No entanto, lamento estarmos aqui a falar novamente das iniciativas gerais europeias que vão ter lugar no próximo semestre e estarmos novamente a perder uma oportunidade de falar em situações bem concretas.

A Sr.^a Deputada Paula de Deus trouxe-nos aqui muitas questões e até ficou contente com as respostas do Sr. Secretário de Estado acerca das medidas concretas. Porém, não lhe ouvi uma única questão concre-

ta, o que é de lamentar.

Vou centrar-me em poucas questões porque o tempo é muito pouco.

Em relação ao QREN, é bom lembrar que felizmente as questões da igualdade de género são uma prioridade estratégica e transversal a todo o quadro, aliás na sequência daquilo que já existia no anterior Quadro Comunitário de Apoio. Não é grande novidade, embora se for bem aprofundado isso é positivo.

Contudo, Sr. Secretário de Estado, não podemos ficar por aqui — e iremos, certamente, aprofundar esta matéria —, pois é preciso ver que verbas estão atribuídas a estas tais medidas específicas, porque se não ficaremos, como sempre, pela declaração das intenções.

Há outra pergunta que gostaria de colocar. O Sr. Secretário de Estado aborda a questão de igualdade de género relacionando-a com o QREN como duas grandes questões: a empregabilidade e o empreendedorismo. Quanto ao empreendedorismo, Sr. Secretário de Estado, nada temos contra. Mas vamos resolver os 60% de mulheres desempregadas que a Sr.^a Deputada aqui muito bem referenciou com a criação de microempresas? A questão da empregabilidade e dos direitos das mulheres no mundo do trabalho não são as questões fundamentais. Ora, gostaríamos de ouvir o Sr. Secretário de Estado a pronunciar-se sobre uma das questões fundamentais sobre a discriminação de género: igualdade salarial!! Que medidas positivas existem de facto para implementar a igualdade salarial, já que, como se sabe, esta desigualdade em Portugal é das mais elevadas no espaço da União Europeia?

O Sr. **Presidente**: — Pode concluir, Sr.^a Deputada.

A **Oradora**: — Vou já concluir, Sr. Presidente.

Relativamente ao fim das discriminações na progressão das carreiras por se ser mulher (aquilo que é conhecido como «tectos de vidro»), pergunto: quais são as medidas concretas e positivas junto das empresas?

Por último, para quando o aprofundamento, aí sim, dos direitos da maternidade e da paternidade que, ainda melhor que a conciliação da vida familiar, vão promover os direitos das mulheres no mundo do trabalho?

O Sr. **Presidente**: — Para uma pergunta adicional, tem também a palavra a Sr.^a Deputada Teresa Caeiro.

A Sr.^a **Teresa Caeiro** (CDS-PP): — Sr. Presidente, vou começar por dirigir umas palavras à Sr.^a Deputada Paula de Deus, pois, com todo o respeito, tenho algumas dúvidas relativamente ao seu discurso, principalmente vindo essa pergunta de uma bancada que apoia o Primeiro-Ministro, que não se cansa de enaltecer o facto de o desemprego estar a baixar...!

Ainda bem que, em todo o caso, existe alguma lucidez relativamente ao desemprego das mulheres. Não obstante a aprovação da lei da paridade, com a qual VV. Ex.^{as} tanto se regozijam, estamos a falar de um Governo que, com ou sem lei da paridade, poderia ter escolhido mais do que duas mulheres para integrar o seu elenco relativamente aos aspectos com os quais concordo com a Sr.^a Deputada.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Bem lembrado!

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — O CDS-PP também poderia ter escolhido mais do que uma Deputada!

A **Oradora**: — Não concordo muito consigo no que respeita à questão dos cursos, pois como se sabe hoje em dia as mulheres já acedem a cursos tradicionalmente masculinos.

Mas há algumas questões muito importantes, nomeadamente a disparidade e a violação do princípio constitucional da igualdade de salário para trabalho igual — continua a ser não só a nível mundial mas também a nível nacional um gravíssimo problema e em nosso entender existe uma enorme falta de fiscalização —, assim como o progresso nas carreiras. É verdade que as mulheres já preenchem grandes cargos intermédios, mas têm uma grande dificuldade de progressão na carreira.

Como não somos favoráveis à lei das quotas, entendemos que são necessárias medidas concretas de conciliação entre a vida pessoal, familiar e profissional. Ora, o Sr. Secretário de Estado não foi capaz de nos enunciar uma medida concreta.

O Sr. **Presidente**: — Tem de concluir, Sr.^a Deputada.

A **Oradora**: — Vou concluir, Sr. Presidente.

O Sr. Secretário de Estado referiu que as medidas específicas para a promoção da igualdade de género no quadro deste QREN vão aumentar seis vezes mais relativamente ao Quadro Comunitário de Apoio. Mas em quê, Sr. Secretário de Estado?

O Sr. **Presidente**: — Para uma pergunta adicional, tem a palavra a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, relativamente a esta matéria da igualdade de género é sempre muito interessante falarmos aqui sobre questões gerais, mas importa talvez apresentar exemplos concretos e exigir respostas concretas por parte do Governo.

É nesse sentido que Os Verdes querem trazer aqui os resultados de uma campanha que foi promovida pela Comissão de Mulheres da União dos Sindicatos de Aveiro, que se dirigiu já a todos os grupos parlamentares e que deu conhecimento dos resultados dessa campanha ao Governo — portanto, o Governo é conhecedor concreto dos exemplos que vou levantar!—, e que dava conta da grande discriminação a nível salarial que, designadamente no sector da cortiça e no sector da indústria do calçado, era patente e visível no distrito de Aveiro com a garantia de que esta situação se transpunha também para outros distritos do País.

Só para dar um exemplo, no sector da cortiça, as tabelas salariais referem expressamente em que grupo se inserem os homens, por serem homens, e em que grupo se inserem as mulheres, por serem mulheres. Relativamente a esses mesmos grupos, no sector da cortiça são atribuídos salários completamente diferentes, isto é, para os homens 626,50 € e para as mulheres 527,50€. Ou seja, é uma diferença salarial de nada mais nada menos de 99 € mensais!!

Para os aprendizes de corticeiros as tabelas salariais referem expressamente o seguinte: «Para pessoal masculino a remuneração é de 496 € mensais; para o pessoal feminino é de 405 € mensais». Portanto, é uma diferença de 91 €. Repare-se que esta discriminação é feita expressamente pelo facto de se ser homem ou mulher.

Podemos falar aqui muito em termos gerais, apresentar muitos planos e muitos programas, mas, Sr. Secretário de Estado, o Governo é conhecedor destes resultados. Ora, sobre este caso concreto gostaria de saber que medidas o Governo já tomou para pôr fim a esta verdadeira inconstitucionalidade.

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

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros.

O Sr. **Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros**: — Sr. Presidente, a Sr.^a Deputada Paula de Deus perguntou-me que impacto de género podem ter as medidas e as decisões legislativas que o Governo entretanto tem vindo a promover. Sr.^a Deputada, eu teria muito gosto em mostrar-lhe um *dossier* completo relativamente a mais de 30 diplomas que comportam as preocupações transversais relativamente à igualdade de género, mas, como será certamente ocioso estar aqui a descriminá-los um por um — pois vão desde planos nacionais com maior relevância, como o Programa Nacional de Acção para o Crescimento e o Emprego, o Plano Nacional de Acção para a Inclusão, a possibilidade de garantir a participação de representantes da igualdade de género, nomeadamente no Conselho Nacional de Formação Profissional ou no Conselho Nacional de Higiene e Segurança no Trabalho ou no Conselho Consultivo das Famílias, até muitos outros diplomas —, tenho todo o gosto em ir à Comissão que julgarem adequado para fazer a demonstração exaustiva desta resposta transversal que o Governo está a dar.

A Sr.^a Deputada Ana Manso chama justamente a atenção — e estou de acordo — para a relevância que tem podermos sintonizar adequadamente aquilo que vai ser o combate ao nível do Ano Europeu da Igualdade de Oportunidades para Todos no sentido de criar oportunidades para conseguir que este seja um momento de intensa sensibilização não só à escala europeia mas na sociedade portuguesa relativamente ao combate às discriminações múltiplas.

Já aqui disse que é aí que vai incidir o essencial das preocupações: as discriminações em razão da desigualdade entre homens e mulheres, como algumas Sr.^{as} Deputadas aqui referiram, as discriminações em razão da pobreza, em razão das situações de etnia, da idade ou das situações relativas às questões que têm a ver com outras situações de maior problema social. Estou a referir-me, por exemplo, às situações dos cidadãos portadores de deficiência. É para este conjunto de áreas que vamos mobilizar intensamente a sociedade civil, com a participação das organizações não governamentais, muitas delas intensamente associadas tanto à elaboração do plano de acção como depois, estou certo disso, aos momentos da sua concretização.

Sr.^a Deputada, estou disponível para em sede de Comissão apresentarmos o plano. A conferência de abertura e de apresentação não vai ser na data que referiu, mas um pouco mais tarde. Ora, isso permite-me desde já colocar-me à disposição da Assembleia para, antes mesmo da apresentação do programa nessa conferência de abertura, poder dar dele conta às Sr.^{as} Deputadas e aos Srs. Deputados em sede de Comissão.

Por outro lado, a Sr.^a Deputada Helena Pinto disse que eu não tinha apresentado medidas concretas. Ó Sr.^a Deputada, seja generosa...! Não peça em três minutos aquilo que não se consente no limite de uma intervenção com esta dimensão temporal!... Eu estou também inteiramente disponível para, em sede de Comissão, apresentar, ponto a ponto, a estratégia do QREN.

A Sr.^a Deputada diz: «Vamos ver as verbas». Em matéria de verbas estranho que não seja sensível para si quando ouve dizer que as verbas para as políticas específicas da promoção da igualdade de género aumentam seis vezes mais, Sr.^a Deputada!!

No Quadro Comunitário de Apoio, partimos de uma verba da ordem dos 7 milhões de euros. Estamos neste QREN com uma verba de 50 milhões de euros para as políticas específicas, o que quer dizer que as do *mainstream*, as da transversalidade, as tais medidas concretas nas outras áreas, essas implicam um esforço complementar e muito mais intenso.

E, Sr.^a Deputada, dou-lhe exemplos: num programa operacional do potencial humano, quando se fala das preocupações quanto à qualificação inicial das pessoas, aí se diz que deve ser feito com o incremento da igualdade de oportunidades entre homens e mulheres; quando se fala na adaptabilidade e na aprendizagem, ao longo da vida, aí diz-se a mesma coisa; quando se fala na gestão e no aperfeiçoamento profissional aí se diz que tem de ser feita com a promoção dos factores de igualdade entre homens e mulheres; quando se fala no apoio ao empreendedorismo e à transição para a vida activa aí se diz que tem de ser com o apoio a iniciativas empresariais de base local que, nomeadamente, privilegiem as iniciativas do empreendedorismo feminino; quando se fala na cidadania, na inclusão e no desenvolvimento social, aí se prevê a realização de contratos de desenvolvimento social envolvendo, nomeadamente, a capacitação das organizações não governamentais de mulheres e o apoio às conselheiras e conselheiros locais para a promoção da igualdade de género e para o estabelecimento dos planos para a igualdade de género.

Falemos, portanto, Sr.^a Deputada em medidas concretas, vamos a isso! Conto com a sua participação, mas esqueça o seu pessimismo, coloque-se do lado do «sim», da confiança, da determinação, vamos participar a acção e eu convido-a a si, particularmente, para estar na linha de apoio, porque as medidas positivas merecem apoio e merecem, também, a sua própria energia.

Aplausos do PS.

Sr.^a Deputada Teresa Caeiro, a senhora falou dos problemas da paridade e da composição paritária de órgãos de soberania. Ó Sr.^a Deputada, eu peço-lhe o favor de procurar juntar a sua preocupação à coerência política da sua bancada e para a próxima vez que se discutirem os temas da paridade no Parlamento vote a favor, não vote contra! Assuma consequentemente essa preocupação para que passemos do domínio das palavras ao domínio das atitudes. Nós estamos no domínio das atitudes, Sr.^a Deputada!

Aplausos do PS.

Protestos da Deputada do CDS-PP Teresa Caeiro.

E, quanto às medidas concretas, respondo-lhe como respondi agora à Sr.^a Deputada Helena Pinto: convido-a, com todo o gosto — e estou convencido de que a Sr.^a Deputada quererá participar também desse momento —, para tomar conhecimento daquilo que, ao nível do Quadro de Referência Estratégica Nacional, representa, porventura pela primeira vez, uma aposta estratégica para o desenvolvimento do País, a convicção de que o desenvolvimento se faz com solidariedade e que esta implica a promoção da igualdade entre homens e mulheres.

Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia, estou de acordo consigo relativamente à verificação evidente de que continua a haver discriminações na sociedade, nomeadamente ao nível das relações de trabalho, nomeadamente ao nível das situações salariais no âmbito das empresas.

É por isso, também, Sr.^a Deputada, que queremos apostar fortemente na promoção da realização de planos de igualdade para que, justamente no quadro empresarial, se possam promover essas situações de igualdade.

Temos de dar exemplos de boas práticas, as boas práticas têm de ser incentivadas e é por isso que, no quadro deste programa para 2007/2013, temos muitas medidas de estímulo à própria iniciativa empresarial para que ela possa promover os planos de igualdade de género.

Mas, Sr.^a Deputada, queremos colocar-nos na linha da frente: muito em breve, conheceremos uma orientação de boas práticas que o Governo está a preparar e irá aprovar e que será dirigida às empresas públicas. Desde já, Sr.^a Deputada, posso adiantar que para dar o bom exemplo será dito aos gestores das empresas públicas que todas as empresas públicas que tenham o mínimo de dimensão estabelecida serão convidadas e impulsionadas a realizar planos para a promoção da igualdade entre homens e mulheres, no quadro do sector público empresarial, precisamente para que, ao nível do sector público, nos coloquemos na linha da frente das boas práticas e possamos, assim, dar um exemplo a toda a sociedade, a toda a actividade empresarial e a todo o mercado.

Aplausos do PS.

Também para isso, Sr.^a Deputada, convido-a a estar na linha da frente destas nossas preocupações.

Se me permitem e em conclusão: naturalmente, compreendo que a Assembleia da República, sei-o

bem, seja composta por Deputados que apoiam o Governo e por Deputados da oposição...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Secretário de Estado, queira concluir.

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

Como dizia, a Assembleia da República é composta por Deputados que apoiam o Governo e por Deputados da oposição, mas, Srs. Deputados, não se coíbam, não se inibam de apoiar as medidas certas quando as medidas certas são justas e evidentes.

A Sr.^a **Teresa Caeiro** (CDS-PP): — Pratique, Sr. Secretário de Estado!

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, a terceira pergunta é dirigida ao Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional sobre problemas do litoral português, erosão costeira e degradação de dunas e falésias.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Alda Macedo.

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, permitam-me que me congratule pela presença dos Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades nos nossos trabalhos, já que, infelizmente, com o Ministro do Ambiente nunca podemos contar aqui, na Assembleia da República, apesar das constantes solicitações da Comissão do Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território para a sua presença em sede de Comissão.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — É verdade!

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — É verdade é! E é uma vergonha!

A **Oradora**: — Sr. Secretário de Estado, permita-me que o convide para um percurso muito breve para alguns dos pontos críticos da orla costeira do nosso país: costa entre Mindelo e Árvore, entre o ano de 1968 e 2000, ao longo de 32 anos, a duna frontal recuou 50m — ora, isto dá uma média de mais de 1,5m/ano.

A costa de Esmoriz recuou 200m em 30 anos — isto dá uma média de mais de 6,5m/ano.

Entre Costa Nova e Vagueira há um recuo de 8,5m ao longo de três anos — isto corresponde a quase 3m/ano.

Na Costa de Caparica, desde 1940, o areal recuou 410m (de acordo com um investigador da Universidade Nova de Lisboa), o que, Sr. Secretário de Estado, são mais de 6m/ano!!

Há um relatório da Agência Europeia do Ambiente de 2006 que coloca e classifica Portugal como o país europeu onde se verificou a mais rápida erosão da orla costeira.

Perguntamo-nos porquê. Quais são as causas deste processo a que o nosso país é particularmente vulnerável dada a longa orla costeira que tem? Há o efeito erosivo do mar sobre essa longa linha de costa e este efeito erosivo combina com aquilo que é o efeito-travão das centrais hidroeléctricas sobre o transporte de sedimentos que poderiam ajudar à reposição das praias e das dunas.

Mas, segundo a mesma Agência Europeia do Ambiente, esta razão não é única, nem primordial. Segundo este relatório que referi, importante é o facto de que, em Portugal, tem havido uma aceleração da utilização do espaço costeiro para as indústrias do entretenimento e do turismo. Há uma sobrecarga do imobiliário, há uma sobrecarga da impermeabilização, há uma destruição dos equilíbrios já de si precários dos ecossistemas dunares.

O Ministério apresentou recentemente as prioridades para o litoral para o período 2007/2013. Pergunto-lhe, Sr. Secretário de Estado: como é que explica esta extraordinária contradição se o Governo a que pertence, sistematicamente, pois não há uma semana em que não haja mais um mega-emprego turístico a ser aprovado para a zona costeira — e disso é exemplo o caso de Grândola, sendo que Grândola, de acordo com o vosso plano, tem como uma das prioridades requalificação e demolições na lagoa de Melides —, mas ao mesmo tempo que diz que isto é uma prioridade o seu Governo aprova justamente no concelho de Grândola mega-empregos que vão agravar aquilo que deveria ser uma política cautelar em relação à defesa da orla costeira?

Onde é que está a lógica, Sr. Ministro, quando sabem que é a naturalização do sistema dunar que deveria ser a vossa grande prioridade?

Pergunto-lhe, também, em relação aos investimentos previstos em sede de QREN para este programa...

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, queira concluir!

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

Como dizia, em relação aos investimentos previstos em sede de QREN para este programa, os senhores dedicam maior volume de investimento a intervenções de emergência, reposição de esporões, alimentação artificial de praias e acabam por cair nos erros do passado que é não intervir ao nível daquilo que deveria ser o ordenamento da orla costeira!

Vozes do BE: — Muito bem!

O Sr. **Presidente:** — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades.

O Sr. **Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades** (João Ferrão): — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada Alda Macedo, em primeiro lugar, quero dizer-lhe que o Governo está perfeitamente consciente de que a erosão costeira é um problema gravíssimo do País,...

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Não parece!

O **Orador:** — ... pois mais de um terço do nosso litoral tem situações preocupantes, desse ponto de vista.

A Sr.^a Deputada apresentou aqui vários exemplos que nós conhecemos, mas eu poderia dar-lhe outros no mesmo sentido: no troço Espinho/Furadouro (e estamos a falar de um troço de 16km), entre 1870 e 1954, o mar erodiu 240ha; entre 1954 e 1999, o mar erodiu 110ha, o significa que, em 130 anos — historicamente não é nada —, o mar erodiu 450ha, isto é, quase 5km².

Portanto, a ideia fundamental é a de que o Governo está consciente da situação que a Sr.^a Deputada referiu e, por isso, porque está consciente, tem trabalhado nesse sentido.

Se a Sr.^a Deputada tiver curiosidade, e creio que terá tido, em ler o Programa do Governo, poderá ver o que são os compromissos do Governo nesta matéria e, assim como V. Ex.^a fez o roteiro geográfico sobre alguns dos aspectos mais preocupantes, deste ponto de vista, convém, também, fazer um roteiro entre aquilo que são os compromissos do Governo e aquilo que o Governo já está a fazer nessa matéria.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Promessas!

O **Orador:** — Primeiro objectivo: desenvolver uma política integrada e coordenada para as zonas costeiras em articulação com a política do mar. Como sabe, já elaborámos e pusemos em discussão pública as bases da estratégia para a gestão integrada da zona costeira.

Neste momento, estamos à espera de receber as recomendações que a Comissão Europeia vai fazer em relação ao conjunto dos documentos nacionais que recebeu e que serão analisados de uma forma sintética.

Esta estratégia, com base nestas recomendações, será depois colocada à discussão pública.

Segundo objectivo do Programa do Governo: intensificar as medidas que salvaguardam os riscos naturais e proceder à identificação de zonas de risco aptas a fundamentar os planos de acção necessários a uma adequada protecção, prevenção e socorro.

O que é que fizemos? Em primeiro lugar, desenvolvemos um sistema de vigilância e acompanhamento da estabilidade das arribas entre a Marinha Grande e Mafra (um dos troços mais sensíveis, deste ponto de vista), durante os meses de Maio e Novembro. Na sequência desse procedimento, foram implementadas medidas de sinalização, foram delimitadas zonas perigosas e foram interditos alguns sectores de risco e mesmo uma praia, como sabe, a praia de Almagreira, em Peniche.

Foi, entretanto, constituída uma equipa, a partir da reorientação do Programa Finisterra, para a reposição da legalidade no domínio público hídrico e nas áreas protegidas do litoral. Como consequência do trabalho realizado por essa equipa, foram já identificadas 94 situações de violação de legalidade em condições de serem instados os respectivos procedimentos de demolição — e foram já demolidas 33 estruturas.

Por outro lado, continua o levantamento de todas as edificações em situações de ilegalidade situadas em PPM (Plano Director Municipal).

O Sr. **Presidente:** — Queira terminar, Sr. Secretário de Estado!

O **Orador:** — Termina já, Sr. Presidente!

Quero, ainda, dizer que do ponto de vista do cumprimento daquilo que são os compromissos do Governo, aprovámos, também, o último POOC (Plano de Ordenamento da Orla Costeira) que estava por aprovar e retomámos a execução programada dos POOC, instituindo um modelo de coordenação estratégico entre todas as entidades que têm intervenção nessas matérias.

Terei ocasião, na minha intervenção final, de exemplificar e de ilustrar concretamente o modo como os instrumentos de planeamento fundamentais — PNPOT (Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território), PROT (Planos Regionais de Ordenamento do Território), PEOT-POOC e planos de gestão de

estuário — concretizam a resposta à questão que a Sr.^a Deputada levantou.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Alda Macedo.

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, lamentavelmente, reparo que não respondeu à questão central que lhe coloquei e que é contradição profunda entre aquilo que são as opções do Governo e a defesa da orla costeira.

O Sr. Secretário de Estado respondeu-me com duas matérias: uma é a questão da gestão integrada, a outra é a questão dos POOC.

Deixe-me dizer-lhe que a maior parte dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira são, em muitos casos, planos completamente desadequados em relação àquilo que são as necessidades de defesa e prevenção do processo erosivo, porque são planos que continuam a apontar para aquilo que é o incentivar, o acentuar dos usos balneares das nossas praias, quando aquilo que deveria estar a ser feito era exactamente o contrário: era regular, era conter, era, de alguma forma, diminuir a pressão do excesso de uso sobre a orla costeira.

E essa diminuição da pressão do excesso do uso tem que ver com esta necessidade de implementar restrições claras e definitivas aos abusos que vêm sendo cometidos justamente em matéria da vossa política para o turismo, que assenta em megaempreendimentos que têm um impacto muito agressivo sobre a orla costeira.

Devo dizer, Sr. Secretário de Estado, que trago aqui, tirada do *Google*, uma imagem de satélite da costa ao sul de Espinho — peço ao Sr. Presidente para mandar distribuir cópias à bancada do Governo e a todas as outras bancadas, porque tenho suficientes —, que permite perceber este efeito de perda que se está a verificar ao longo da nossa costa porque as medidas de emergência que têm vindo a ser executadas, como a reparação dos esporões ano a ano que na maré viva seguinte vão novamente mar a dentro, não têm surtido efeito.

Portanto, o que lhe estou a dizer, Sr. Secretário de Estado, também não me respondeu à minha questão nem apresentou argumentos contra,...

O Sr. **Presidente**: — Pode concluir, Sr.^a Deputada.

A **Oradora**: — Vou terminar, Sr. Presidente.

Estava eu a dizer, Sr. Secretário de Estado, que há uma parte significativa deste investimento que agora está previsto com este plano que é para ir mar a dentro,...

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Mar a fora!

A **Oradora**: — ... porque é um investimento de emergência, portanto, sem que haja, a montante, à retaguarda, a devida protecção para a defesa da duna frontal.

Vozes do BE: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Tiago.

O Sr. **Miguel Tiago** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Desenvolvimento do Território e das Cidades, Srs. Deputados: O litoral português tem estado sujeito a uma política de ordenamento do território — não só deste Governo — que favorece a sua própria desestabilização e destruição, mas não só, pois o litoral tem sido alvo de uma política orientada, que visa retirar à generalidade da população o direito a dele usufruir.

Começam a estar criadas, cada vez mais, as condições para que do litoral usufruam apenas os clientes de inúmeros empreendimentos turísticos de elite, que vão proliferando pela nossa zona costeira, a Ocidente e a Sul.

A costa portuguesa precisa de muito mais do que anúncios e iniciativas de propaganda, não se compadece com a fantasia que o Governo promove de que tudo está bem, quando não está.

Abundam exemplos de mau planeamento e de desrespeito pelas mais elementares regras do ordenamento do território; abundam exemplos de destruição de *habitats* costeiros e lagunares; abundam exemplos de construções ilegais ou de legais que o não deveriam ser; abundam arribas instáveis, recuos de linhas de costa e dunas ameaçadas e abundam terras perdidas ao mar. E não nisto qualquer fatalismo. O Governo conhece — acabou de nos dizer, e mal era se não conhecesse —, mas acaba por limitar a sua intervenção a generalidades que não nos podem descansar e, acima de tudo, por a fazer a intervenção com base em pequenas acções pontuais e casuísticas.

A aprovação de uma lei — que mereceu o nosso voto favorável — que estabelece medidas de protecção da orla costeira não é, obviamente, uma solução integrada e não pode descansar nem o Governo nem o Partido Socialista. Verificam-se participações de sociedades anónimas em representação do Governo nas

comissões do PDM, ao sabor dos seus próprios interesses, que põem e dispõem de zonas ribeirinhas, impedindo, obviamente, as autarquias de levarem a cabo os seus objectivos.

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

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

Continua a entrega aos privados de amplas zonas litorais, continuam as dragagens desordenadas em leitos e margens de rios e por aí fora. Como é possível que, num litoral como este, o Governo veja apenas terrenos para vender, património para alienar?!

Aparte essas generalidades programáticas que o Sr. Secretário de Estado partilhou connosco, quando é que o Governo passa efectivamente a uma acção estruturada, planificada e integrada, ao invés de «espalhar» um esporão aqui ou uma recarga artificial de uma praia acolá?

Vozes do PCP e de Os Verdes: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Desenvolvimento do Território e das Cidades, Srs. Deputados: A primeira questão que gostaria de colocar a V. Ex.^a é se, porventura, nos traz alguma informação sobre a vinda do Sr. Ministro do Ambiente à Assembleia da República, designadamente à Comissão Parlamentar de Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território.

Como sabe, Os Verdes apresentaram uma proposta para que o Sr. Ministro viesse discutir o programa Litoral 2007-2013. Houve já um primeiro agendamento, que o Governo substituiu pela apresentação pública — atrasadíssima — do QREN e, entretanto, nada se sabe sobre a nova vinda do Sr. Ministro. Talvez o Sr. Secretário de Estado, através de conversas de gabinete ou de corredor, já tenha essa informação para prestar à Assembleia da República.

Gostava de lhe colocar um questão exclusivamente relacionada com matérias de financiamento, porque, para concretizar planos de intervenção, é preciso um financiamento adequado a essa mesma concretização. Ora, no Orçamento do Estado para 2006, para a defesa do litoral, estavam previstos 45 milhões de euros e o que sabe é que o Governo, desses 45 milhões de euros, executou apenas 27 milhões de euros.

Por outro lado, no Orçamento do Estado para 2007, o Governo decidiu apresentar uma verba para a defesa da zona costeira parecida com a execução de 2006, ou seja, 28 milhões de euros.

Mas, entretanto, aquando da apresentação pública do programa Litoral 2007-2013, ouviu-se falar de 300 a 400 milhões de euros entre 2007 e 2013, o que, feitas as contas de dividir, daria cerca de 42 a 57 milhões de euros anuais. Mas, depois, o Governo vem dizer que para 2007 estão previstos 37 milhões de euros.

A primeira pergunta, Sr. Secretário de Estado, é: em que é ficamos relativamente ao financiamento para a zona costeira para o ano de 2007?

Para além disso, sabe-se que, para a intervenção que o Governo prevê concretizar em Março deste ano relativamente ao cordão dunar da Costa de Caparica, está prevista uma verba de cerca de 15 milhões de euros. Ora, se estão previstos para 2007, segundo o Governo diz, 37 milhões de euros e 15 milhões vão ser gastos na Costa de Caparica, ou seja, quase metade dessa verba, o que é que vai resultar, em termos de intervenção, do restante? É ou não um subfinanciamento da nossa zona costeira? Na verdade, o que é que vai resultar em termos concretos da tão necessária intervenção que este litoral precisa?

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado José Eduardo Martins.

O Sr. **José Eduardo Martins** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Cumpre-me, em primeiro lugar, agradecer à Sr.^a Deputada Alda Macedo esta oportunidade de discutirmos o tema do litoral.

Sr. Secretário de Estado do Desenvolvimento do Território e das Cidades, gostava de sublinhar as palavras dos restantes grupos parlamentares e de lhe perguntar se o Ministro ainda está em funções. Isto porque, no nosso sistema constitucional, o Governo é responsável perante a Assembleia da República e esta tem chamado constantemente o Sr. Ministro à Comissão, sem que ele venha. Ele usa a tática de deixar juntar muitos pedidos para depois ver se, numa tarde, consegue não falar de nada, mas nós, desta vez, não estamos disponíveis nem para a acumulação de pedidos nem para deixar passar a ausência do Sr. Ministro do Ambiente.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O **Orador**: — E se, mais uma vez, quiserem fazer outra salgadeira para nada esclarecer, desrespeitando a lógica do nosso sistema político, então, esse crime de apatia ficará às costas da bancada do Partido Socialista, porque nós não o aceitaremos.

Devo dizer-lhe que, sobre a pergunta em concreto que o Bloco de Esquerda aqui trouxe, a sua intervenção é espantosa, Sr. Secretário de Estado. Quando a pergunta é formulada em termos gerais, quando aquilo que procurávamos aqui discutir um bocadinho era se há alguma filosofia de actuação para o litoral neste Governo, sobretudo depois dos grandiloquentes anúncios das últimas semanas, a verdade que constatamos é que o Sr. Secretário de Estado confirma que o que há é uma intervenção casuística, limitando-se a dar nota da posição das «conchas» em três ou quatro praias, quando aquilo que esperávamos era que nos explicasse, de facto, o que é que, de forma estruturada, vai ser feito para o litoral.

Compreendemos que, nesta matéria, o Partido Socialista, de facto, não pode falar com muita autoridade, porque o actual Primeiro-Ministro, quando era Ministro do Ambiente, habituou-nos todas as semanas a parangonas no *Expresso* sobre os milhões que ia investir no litoral, sobre a requalificação que ia fazer das ilhas barreiras e sobre os programas e os planos de ordenamento da orla costeira que iam ser concluídos. Nenhuma dessas coisas aconteceu! Nem os POOC foram concluídos, nunca aconteceu nada nas ilhas barreiras e, pura e simplesmente, faltou até a coragem política para a reorganização institucional do litoral.

Hoje em dia, no litoral, temos a jurisdição de 62 autarquias, de 20 direcções regionais, de 20 direcções-gerais e de 23 institutos. Desde 1998, em resoluções do Conselho de Ministros, até subscritas ainda pelo Eng.º Guterres, que o Partido Socialista promete a reorganização institucional do litoral e não o faz; promete investimento no litoral e não o faz; promete estratégia e não a tem.

A pergunta que lhe quero colocar é muito simples: por que é que desta vez havemos de acreditar que é diferente, quando este Primeiro-Ministro, que não fez enquanto Ministro do Ambiente,...

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

O **Orador**: — ... tem primado por ser um Primeiro-Ministro que, pura e simplesmente, abandonou as questões do ambiente.

A última questão...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem de terminar.

O **Orador**: — Sr. Presidente, vou terminar, mas não gastei tanto tempo como os oradores que me precederam.

Veio uma notícia nos jornais de que um dos empreendimentos que os senhores autorizaram de betonização do litoral, o empreendimento da Costa Terra, está sob investigação do Ministério Público, nomeadamente a declaração de interesse público emitida por este Governo. Essa investigação já chegou à Secretaria de Estado?

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.ª Deputada Jovita Ladeira.

A Sr.ª **Jovita Ladeira** (PS): — Sr. Presidente Sr. Secretário de Estado do Desenvolvimento do Território e das Cidades, penso que é consensual que o litoral português está gravemente enfermo. Os sintomas são bem visíveis e os meios de diagnóstico auxiliares dão-nos parâmetros sobre a gravidade da enfermidade, que hoje aqui já foi referenciada, a que eu iria acrescentar mais três: Portugal ocupa o 4.º lugar dos países da União Europeia com maior erosão no litoral; 1/3 da costa portuguesa está em crescente processo de erosão e o recuo da orla costeira pode atingir, na próxima década, 9 m por ano.

Também é consensual que ao litoral português não foi dada a oportunidade, a tempo e a horas, de entrar na rede de cuidados de saúde ambiental. Mas querer fazer crer, como alguns agora pretendem, tanto à direita como à esquerda e de uma forma recorrente, que hoje o litoral não deu entrada na rede de cuidados de saúde ambiental só pode ter duas interpretações: ou é má-fé ou é a configuração de um quadro clínico de isolamento e alheamento da realidade.

A primeira não a aceito, porque conheço os Srs. Deputados e sei que, naturalmente, as suas intervenções vão no sentido da defesa daquilo que é o nosso país; a segunda é aquela em que creio, porque hoje, Srs. Deputados, há uma mudança de atitude na forma de encarar o litoral, uma disciplina para o litoral, um maior excesso de uso da orla costeira e um Governo totalmente empenhado em construir um novo ciclo sustentado para a gestão costeira. Hoje, a defesa do litoral é prioridade política.

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

A **Oradora**: — Peço ao Sr. Presidente que tenha a mesma condescendência para comigo que teve há

pouco.

Dito isto, Sr. Secretário de Estado, quero colocar-lhe duas questões.

Até agora, a gestão da zona costeira, a proliferação de entidades e a sobreposição de competências tem sido a regra, o que é incubador de conflitualidades. Naturalmente que é urgente pôr ordem na desordem da gestão ambiental e por isso pergunto-lhe qual é a forma de gestão que Governo entende que é prioritária para o litoral.

Quanto melhor se conhecer como funciona o litoral, melhor o podemos proteger e explorar. Mas esse conhecimento só é possível através da investigação e, neste domínio, é imprescindível que ela seja clara, efectiva, incentivada e apoiada. Por isso lhe pergunto qual é o relevo da investigação no quadro das prioridades para o programa Litoral 2007-2013?

Aplausos do PS.

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

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Desenvolvimento do Território e das Cidades, confesso que contava com a presença do Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional hoje, aqui, não por menos consideração para com V. Ex.^a mas por considerar que esta Assembleia merece mínimos de respeito, que o Sr. Ministro não tem vindo a ter, de acordo com aquilo que é a sua obrigação.

Chegámos ao cúmulo de ter uma reunião da Comissão do Poder Local e Ambiente marcada com o Sr. Ministro e ele desmarcou-a para ir fazer uma acção de propaganda do Governo. É uma falta de respeito pela Assembleia a que — confesso — não pensei que chegaríamos.

Protestos do PS.

No que diz respeito à questão do litoral, diz o Sr. Secretário de Estado que o Governo está consciente da situação. Permito-me duvidar dessa afirmação e dizer que, nesta matéria, o que está em causa é a própria credibilidade do Governo.

Sr. Secretário de Estado, na apresentação do Orçamento do Estado feita aqui pelo Sr. Ministro foi dito que, para 2007, «o valor orçamentado para intervenções no litoral reflecte a decisão de reprogramação de algumas acções». Ou seja, o Governo decidiu deixar derrapar as obras previstas para o ambiente. E de tal forma as deixou derrapar que esse diagnóstico era logo evidente na apresentação do Orçamento. Ficou por executar mais de 40% das verbas previstas para o litoral e o corte para este ano é de 38,39%.

Sr. Secretário de Estado, não basta ir à Costa de Caparica «pentear o cabelo» para se considerar que se está a fazer algo pelo litoral. É uma questão de credibilidade! É uma questão de sabermos, efectivamente, o que é que o Governo pretende fazer nesta matéria, que, pelos vistos, é nada, Sr. Secretário de Estado, porque nada foi a sua resposta.

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

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares** (Augusto Santos Silva): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa sobre a condução dos trabalhos

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Ministro.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares**: — Sr. Presidente, é para, na sequência desta intervenção e de outras, dar as seguintes informações.

O Sr. **José Eduardo Martins** (PSD): — Vem aí o Ministro?

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Onde é que está o Sr. Ministro?

O **Orador**: — Primeira informação: a reunião marcada para o passado dia 16, entre o Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional e a Comissão de Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território, está marcada para o dia 23.

Protestos de Deputados do CDS-P, do BE e de Os Verdes.

Segunda informação: por iniciativa do Governo, haverá uma discussão em Plenário, no dia 31, sobre os programas operacionais, também matéria da competência do Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

Protestos do CDS-PP e do BE.

O **Orador**: — Estou apenas a dar factos.

Terceira e última informação: em 22 meses de mandato, o Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional compareceu por 11 vezes em reuniões das comissões correspondentes às suas competências.

Protestos do BE e de Os Verdes.

Risos do Deputado do PSD José Eduardo Martins.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Não é verdade!

O **Orador**: — É facto indesmentível! Posso dizer as datas.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Não aparece na Comissão desde 19 de Setembro!

O **Orador**: — O Sr. Ministro do Ambiente, em 22 meses de mandato, compareceu por 11 vezes nas diferentes comissões parlamentares correspondentes às suas competências: na Comissão de Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território, na Comissão de Assuntos Económicos, Inovação e Desenvolvimento Regional, na Comissão de Orçamento e Finanças e na Comissão Eventual de Acompanhamento e Avaliação das Medidas para a Prevenção, Vigilância e Combate aos Fogos Florestais e de Reestruturação do Ordenamento Florestal.

Isto contrasta é com a existência de quatro ministros do Ambiente em 36 meses de mandato da anterior coligação de direita. É com isto que contrasta e é isto que vos dói.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — A Mesa regista vários pedidos de palavra por parte dos Srs. Deputados que querem interpelar a Mesa, sendo o primeiro o da Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia. Peço-lhes que sejam muito rápidos.

Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Com certeza, Sr. Presidente, serei muito breve.

Há aqui um problema que temos de ver esclarecido hoje e que é o seguinte: já recebi a convocatória para a reunião da Comissão de Ambiente no próximo dia 23 e dela não consta nenhuma reunião com o Sr. Ministro.

O Sr. **José Eduardo Martins** (PSD): — É verdade!

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Exactamente!

A **Oradora**: — Ontem mesmo tive oportunidade de, pessoalmente, falar com o Sr. Presidente da Comissão para confirmar se estava ou não marcada uma reunião com o Sr. Ministro do Ambiente.

O Sr. **José Eduardo Martins** (PSD): — E não estava!

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Exactamente!

A **Oradora**: — Aquilo que o Sr. Presidente da Comissão me disse foi que iria dirigir expressamente uma carta ao Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares no sentido de saber quando viria o Sr. Ministro do Ambiente à Assembleia da República, na medida em que o Sr. Ministro não tinha ainda voltado a marcar uma data. Agora, o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares vem à Assembleia da República dizer que está marcada uma reunião com o Sr. Ministro do Ambiente para o dia 23.

Ora, isto tem de ser perfeitamente esclarecido porque ou estamos a ser enganados e vamos saber de qualquer coisa em cima da hora, ou o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares não sabe absolutamente nada da agenda do Sr. Ministro do Ambiente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado José Eduardo Martins para o mesmo efeito.

O Sr. **José Eduardo Martins** (PSD): — Sr. Presidente, só pedi a palavra porque, de facto, esta questão

precisa de ser esclarecida. Estamos convocados para uma reunião no dia 23 e hoje, a cinco dias dessa reunião, na ordem de trabalhos não consta a presença do Sr. Ministro.

Mas gostava também de esclarecer o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares que sobre os quatro ministros dos anteriores dois governos nada nos dói, porque nesta altura já está provado que qualquer um deles, no seu curto mandato, fez mais do que foi feito por este Sr. Ministro nos dois anos que já passaram.

Vozes do PSD: — Muito bem!

Vozes do PS: — Oh!...

O Sr. **Presidente:** — Sr. Deputado António Carlos Monteiro, tem a palavra também para uma interpelação curta.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Sr. Presidente, reafirmo aquilo que disse há pouco: o Sr. Ministro do Ambiente não comparece na Comissão de Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território desde dia 19 de Setembro, apesar de, neste momento, estarem aprovados, por unanimidade, pelo menos quatro ou cinco requerimentos para que o Sr. Ministro se desloque a essa Comissão.

Foi marcada, para a passada terça-feira, uma reunião da Comissão com a presença do Sr. Ministro: foi agendada, foi confirmada a presença do Sr. Ministro e, depois, foi desmarcada, porque o Sr. Ministro decidiu trocá-la por uma acção de propaganda do Governo, que era apresentação do QREN, que estava prevista para segunda-feira e foi reagendada para a mesma hora em que tinha assumido o compromisso connosco de estar presente na Comissão.

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

O **Orador:** — Sr. Presidente, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, parece-me que é preferível ter quatro ministros do que nenhum, o que, neste momento, é o caso.

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

O **Orador:** — E que eu saiba, hoje, ainda não cabe ao Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares substituir-se ao Presidente da Comissão de Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território, que é quem convoca as reuniões, e dessa convocatória não consta a presença do Sr. Ministro na reunião da Comissão de dia 23.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares:** — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente:** — Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, vou dar-lhe a palavra mas não, seguramente, para uma nova interpelação. Além disso, o Governo tem tempo de palavra, na resposta do Sr. Secretário de Estado. Pergunto, pois, se o Sr. Secretário de Estado não pode dar a resposta pelo Governo.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares:** — Sr. Presidente, era só para esclarecer este ponto: o Governo solicita ao Presidente da Comissão — e estou certo de que essa solicitação será atendida — que a ordem de trabalhos da reunião marcada para o dia 23 seja alterada, de forma a que comporte a presença do Sr. Ministro do Ambiente.

Protestos dos Deputados do PSD José Eduardo Martins, do CDS-PP António Carlos Monteiro e de Os Verdes Heloísa Apolónia.

O **Orador:** — Portanto, utilizando a palavra adequada, o Governo solicita essa alteração, e todas as informações que dei, a meu ver, estão correctas.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Mas isto não pode ser assim!

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente:** — Vou dar a palavra ao Sr. Deputado António Carlos Monteiro, mas pedia à Câmara que passássemos à substância do que estávamos a discutir. Peço-lhe brevidade, Sr. Deputado.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Sr. Presidente, muito brevemente, pedia à Mesa que fos-

se distribuída a ordem de trabalhos da Comissão de Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território para o dia 23 de Janeiro.

O Sr. **Presidente**: — Assim será feito, quando chegar à Mesa.

Para responder ao conjunto das perguntas, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades.

O Sr. **Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades**: — Sr. Presidente, se me permitem, farei um primeiro comentário para lamentar que, na verdade, alguns Srs. Deputados tenham desconsiderado o valor, o interesse e a importância da questão colocada pela Sr.^a Deputada Alda Macedo, levantando um episódio lateral que evita que se discuta aquilo que é fundamental.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Já basta de falta de respeito!

O **Orador**: — O Sr. Deputado Manuel Tiago falou em propaganda e em fantasia; vamos, pois, dar exemplos concretos para que se perceba exactamente do que é que estamos a falar.

O Plano Regional de Ordenamento do Território já foi a debate público, está neste momento em ponderação de resultados e será aprovado em Conselho de Ministros durante o próximo mês de Fevereiro. Se consultarem a versão que foi a debate público, vêem como foram tomadas decisões importantes no sentido de não autorizar novas construções na faixa dos 500 m e de condicionar a edificabilidade fora dos perímetros urbanos entre os 500 m a 2000 m...

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — 500 m?!

O **Orador**: — ... ao regime de áreas perfeitamente específicas e tipificadas, uma situação que é bem mais rígida, bem mais forte do que aquela que existe actualmente.

E mais: a partir da aprovação dos novos PROT, vamos rever os POOC, ajustando-os às novas modalidades de PROT. Isso significa, por exemplo, no caso do Algarve, que, com a aprovação do PROTAL, teremos de efectuar a revisão do POOC Burgau-Vilamoura, que tem uma área de incidência que, em muitos casos, fica aquém dos 500 m. Isto é, a própria aprovação dos PROT e o ajustamento dos POOC aos PROT aprovados significará uma exigência acrescida do ponto de vista da intervenção do litoral.

Não quero maçar-vos com exemplos mas gostaria de ser concreto e, assim, vou dar um segundo exemplo concreto: a alteração do POOC Caminha-Espinho, cuja discussão pública está agora a terminar.

Do ponto de vista daquilo que estamos aqui a debater hoje, gostaria de dar dois exemplos de alterações que são importantes. No que diz respeito às áreas de equipamentos (refiro-me, pois, à alteração face ao POOC ainda em vigor), introduzimos uma dupla restrição: no que diz respeito ao domínio do turismo, passam a ser aceites apenas estabelecimentos hoteleiros, recusando-se todas as outras tipologias, nomeadamente apart-hotéis, que estavam previstas na versão anterior; por outro lado, introduzimos um coeficiente de ocupação, que era inexistente no plano ainda actualmente em vigor, e que passará a ser de 0,1.

Um outro exemplo também de alteração que introduzimos no novo POOC Caminha-Espinho é a regularização de praias designadas «com muita frequência balnear» mas que não tinham quaisquer planos de praia, o que significava que, na ausência de acessos, estacionamento, etc., a utilização e o usufruto da praia se fazia em situações caóticas. Assim, Paramos, Espinho, Póvoa, Vila Nova de Gaia são situações que têm, agora, condições bem mais favoráveis como consequência desta alteração.

Em suma, não estamos a falar de propaganda, não estamos a falar de fantasia, estamos a falar de decisões concretas!

O Sr. Deputado José Eduardo Martins falou em decisões casuísticas e a Sr.^a Deputada Alda Macedo sublinhou, de novo, a ideia de que não estão a ser tomadas medidas estruturais e que nos limitamos a colocar no terreno intervenções de emergência.

Gostaria de salientar que a nossa visão é justamente a oposta e o conjunto de intervenções que referi há pouco tem por objectivo ultrapassar definitivamente aquilo que tem sido uma intervenção casuística e reactiva para termos uma visão estratégica e pró-activa. Precisamos de uma estratégia e é isso que estamos a fazer!

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Ao fim de dois anos?! Boa!

O **Orador**: — Precisamos de uma nova geração de planos e é isso que estamos a fazer!

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — É, é!...

O Orador: — Precisamos de uma base sólida de financiamentos (já vou referir-me a isso) e é isso que estamos a fazer, no âmbito do QREN.

Precisamos de definir claramente prioridades numa óptica plurianual e foi isso que fizemos com base em critérios técnicos, documento que foi apresentado publicamente e é conhecido, para as prioridades 2007-2013.

Também precisamos de uma solução institucional adequada, é isso que também estamos a fazer, e vou referir-me a ela rapidamente.

Gostaria, então, de precisar dois aspectos: um em relação ao financiamento, ao QREN, e outro em relação à questão institucional.

Quanto ao QREN, ouvi referir vários montantes. O Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional já afirmou publicamente por diversas vezes que, para o período 2007-2013, haverá um montante disponível entre 300 a 400 milhões de euros para intervir no litoral. Gostaria de precisar do que é que estamos a falar...

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Não chega!

O Orador: — Sr.^a Deputada, gostaria de precisar do que é que estamos a falar.

Como sabem, o QREN e os PO não estão ainda, aprovados, há uma processo de negociação que fechará até ao Verão. É nossa convicção que apenas para a componente de defesa costeira poderemos contar com 200 milhões de euros. Estou a falar de 200 milhões de fundos comunitários; depois, evidentemente, teremos que somar a isso a parte da comparticipação nacional.

Ora, é nossa convicção que, complementando este valor que se orienta exclusivamente para a defesa do litoral, teremos pelo menos 100 milhões de euros para intervenções de requalificação do litoral. Portanto, o valor de 300 a 400 milhões de euros refere-se à parte comunitária, a que teremos de adicionar a respectiva comparticipação nacional.

Vamos ser claros e rigorosos desse ponto de vista: 2007 é um ano de preparação daquilo que são os projectos estruturais. Os projectos estruturais precisam de estudos e o próprio lançamento dos concursos é demorado, portanto, todo o processo de estudos e concurso demora um ano, como sabem. Assim, 2007, para além das intervenções que estão já identificadas, vai ser o ano essencial para que, a partir de 2008, possa começar a execução dessas obras estruturais.

Por conseguinte, a questão de 2007 não é tanto a da necessidade de um montante mais elevado, é o ano da viabilização e do lançamento dos concursos para que as obras possam começar a ser executadas em 2008.

Finalmente, um comentário sobre a questão institucional. Há muito que está diagnosticada a dificuldade que resulta do número excessivo de entidades com intervenção no litoral. E mais negativo que o número demasiado elevado que intervêm no litoral é, de facto, a falta de coordenação e de diálogo institucional entre essas entidades.

A nossa solução aponta para dois pilares que se complementam. Por um lado, e já o referi, há um ano que está a funcionar regularmente um grupo de coordenação estratégica, envolvendo as entidades essenciais que têm intervenção no litoral, o que significa que há decisões concertadas com base numa entidade que foi criada com esse objectivo de coordenar estratégias. Não temos necessariamente que criar constantemente novas entidades, temos, em primeiro lugar, que saber coordenar o papel, a função, as missões e as competências das entidades que já existem.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Mas, como sabem, vão também ser criadas as administrações de regiões hidrográficas (ARH) e, portanto, com esta autonomização das novas entidades, organizadas por bacia hidrográfica, com a instituição destas entidades como um pilar e contando com o pilar de uma estrutura de coordenação estratégica permanente em torno da acção das entidades já existentes, teremos condições para intervir de forma sistemática, estratégica e estrutural, em termos de litoral.

Gostaria, portanto, de combater esta ideia de que estamos a falar de propaganda, de que estamos a falar de fantasia, de que temos uma visão meramente casuística daquilo que nos reúne aqui hoje. Na verdade, não é essa a visão do Governo e o Governo tem-no demonstrado claramente do ponto de vista das iniciativas que está a desenvolver e também do ponto de vista daquilo que está já a concretizar.

O Sr. **Presidente:** — Pode concluir, Sr. Secretário de Estado.

O Orador: — Concluo já, Sr. Presidente.

Gostaria de salientar mais uma vez — já me referi a esse aspecto mas creio que ele é importante, em nome do rigor técnico, da participação e da transparência — que o facto de termos divulgado publicamente (está disponível para quem quiser) um documento técnico que efectua a avaliação da execução dos POOC existentes até agora e que apresenta claramente um conjunto de prioridades para o período 2007/2013,

significa que estamos a pensar num contexto de visão estratégica e justamente a tentar abandonar a prática dos últimos anos, que tem sido a de uma visão meramente casuística e reactiva em relação ao que acontece.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos entrar na quarta pergunta, também dirigida ao Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, sobre a intervenção técnica nas praias da Costa de Caparica.

Para a formular, tem a palavra o Sr. Deputado António Carlos Monteiro.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, desde cerca de 1940, como já foi dito aqui, a praia da Costa de Caparica perdeu quase 410 m de areia. No final do ano passado, aproximadamente 16 m de duna ficaram em risco.

O Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional deslocou-se à Costa de Caparica e disse que, para além da intervenção que já tinha sido feita em sede de esporões, que tinha orçado em 8 milhões de euros, estavam previstos no Orçamento do Estado 15 milhões de euros para fazer uma obra que permitisse consolidar aquela duna, para além da intervenção de emergência que já estava a ser feita.

Ora, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, o Instituto da Água (INAG) tem previstos, no seu orçamento, 14,381 milhões de euros. É isto que está aprovado e foi isto que foi comunicado a este Plenário pelo Sr. Ministro do Ambiente. Sr. Secretário de Estado, não sei onde estão os 15 milhões de euros.

Bem sei que entretanto, a seguir ao risco de rompimento deste cordão dunar, veio o Governo, «qual bombeiro», dizer que passaria a haver 300 a 400 milhões de euros para as intervenções do litoral e que contava com o QREN para essas mesmas intervenções.

Aliás, o Governo disse-o pela voz do mesmo Ministro que referiu que não há atraso no QREN, depois de uma resolução do Conselho de Ministros que comunicava que o QREN deveria estar pronto em Julho, e estando aqui presente o Sr. Secretário de Estado que disse ao *Jornal de Negócios*, no dia 19 de Dezembro de 2006, que os fundos comunitários só estariam operacionais no Verão de 2007.

Portanto, temos aqui uma situação que é grave, de ruptura da duna, relativamente à qual era fundamental saber o que é que o Governo pretende fazer.

Em primeiro lugar, já percebemos que quando há uma crise o Governo diz que há milhões para tudo e para nada, mas olhamos para os documentos que estão aprovados e eles não existem!

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

O **Orador**: — Portanto, Sr. Secretário de Estado, o Sr. Ministro foi à Costa de Caparica dizer algo que é redondamente falso.

Em segundo lugar, importava saber, do ponto de vista técnico, qual é a solução. É verdade que existem dois projectos, um do Instituto Superior Técnico outro do INAG, para intervenção naquela zona?

Qual é a solução que o Governo vai procurar seguir? Vai retirar os esporões existentes? Vai aumentá-los ainda mais? Vai fazer o reordenamento daquela zona? Vão haver demolições?

Está contemplado – o INAG parece dizer que não – o enchimento com areia da praia de São João? Vão repor a areia que foi retirada entre o Bugio e a praia de São João? É que quer a Associação Nacional de Conservação da Natureza (Quercus) quer o Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente (GEOTA) têm as maiores dúvidas quanto às intervenções que o Governo pretende fazer.

Sr. Secretário de Estado, vamos procurar ajudar o Governo a voltar a ter credibilidade sobre este assunto,...

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Sobretudo o Ministro!

O **Orador**: — ... portanto, seria bom que o Governo aqui explicasse o que é que pretende fazer na Costa de Caparica.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem novamente a palavra o Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades.

O Sr. **Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado António Carlos Monteiro, antes de mais, queríamos agradecer a sua disponibilidade para ajudar a credibilizar o Governo, mas cremos, para sermos francos, que não iria acrescentar grande valor.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Não se acrescenta nada a zero!

O **Orador**: — Deixe-me começar por um esclarecimento, para depois irmos à questão essencial.

Se consultar – e, repito, o documento foi apresentado publicamente, portanto, está disponível – os investimentos previstos para 2007 no que diz respeito ao INAG, verá que em Orçamento do Estado está inscrita uma verba de cerca de 6,5 milhões e que em fundos comunitários está prevista uma verba de quase 18 milhões, o que significa que, no total, ao INAG cabe o montante de cerca de 24,5 milhões. E como sabe, com certeza, esta componente de fundos comunitários contempla basicamente aquilo que está disponível ainda no QCA III, mas haverá também verbas disponíveis no QREN, que poderão já ser disponibilizadas durante 2007 e mobilizadas para este efeito.

Em relação à questão mais concreta que levantou sobre a intervenção no cordão dunar da praia de São João, gostaria de fazer um ponto da situação muito rápido quanto àquilo que se passa.

Antes de mais queria recordar, porque isso é importante, que houve um debate sobre o tipo de intervenção: repondo areia ou colocando pedra. Poderei voltar a esta questão, mas é importante perceber que o Governo não tem, justamente, uma ideia de resolver os problemas do litoral «betonizando-o», e muitas vezes fazendo-o para que se possa «betonizar» ainda mais as frentes urbanas juntas ao litoral. Não é esse o nosso objectivo, não é isso que faremos.

Qual é a situação actual? Na semana que vem, termina a intervenção de emergência de reposição e reforço das areias do cordão dunar, que está, neste momento, em curso. Também na próxima semana, será adjudicado o concurso limitado de consolidação de toda a duna na praia de São João da Caparica — estamos a falar de um troço de 1000 m e já não dos actuais 200 m de intervenção —, que permitirá suportar as marés vivas de Fevereiro a Março.

Nestes dois casos, estamos numa posição de emergência, numa situação reactiva.

Mas, mais do que isso, e o Sr. Ministro já o informou, está em preparação o concurso público para alimentação artificial do cordão das dunas de São João da Caparica, o que significa uma mobilização de 3 milhões de m³ colocados por dragagens a partir de um banco de areia de 10 milhões de m³, um investimento, como se sabe e como já foi aqui referido várias vezes, de 15 de milhões de euros.

Gostaria também de esclarecer que o Sr. Ministro informou publicamente que esta intervenção se iniciaria em Abril, mas, neste momento, o INAG está a ponderar, do ponto de vista técnico, qual será o melhor momento para iniciar a intervenção, que é relativamente curta no tempo, e, provavelmente, será mais perto do Verão, porque as condições marítimas serão mais vantajosas.

Gostaria também de dizer que, como sabem, está prevista e em apreciação a constituição de uma estrutura de acompanhamento que permitirá tornar mais participado e mais transparente o processo de intervenção nesta matéria.

Finalmente, gostaria de anunciar aos Srs. Deputados que está já marcada para o dia 22 a apresentação pelo Sr. Presidente do INAG, em Almada, dos vários projectos de intervenção.

A conclusão que gostaria de retirar daqui é muito simples e confirma ou sublinha de novo aquilo que disse há pouco de forma mais genérica: também neste caso há uma visão, há uma estratégia, há programação, há participação e há transparência, não há equívocos, não há informação escondida.

O Sr. **Presidente**: — Pode concluir, Sr. Secretário de Estado.

O **Orador**: — Com certeza, Sr. Presidente.

E a ida do Sr. Presidente do INAG a uma apresentação pública — a primeira, haverá mais com certeza — no dia 22 mostra justamente isso.

Um Governo moderno e desenvolvido é um Governo que presta contas. É isso que nós fazemos. Estamos disponíveis para ir onde for preciso, as vezes que forem necessárias, para explicar as nossas opções.

Aplausos do PS.

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

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, registei essa afirmação de que estariam disponíveis para ir onde fosse preciso para explicar as intervenções. Poderia ter explicado isso ao Partido Socialista quando inviabilizou que o Presidente do INAG viesse à Comissão de Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território, a requerimento do CDS, explicar a intervenção que estava a ser feita.

Sr. Secretário de Estado, estão diagnosticadas, no documento que foi mencionado do plano de intervenção para o litoral, cerca de 30 intervenções que são consideradas urgentes e a da Costa de Caparica é apenas uma delas.

Recordo que, quando foi aqui apresentado o Orçamento do Estado pelo Sr. Ministro do Ambiente, o Sr.

Ministro disse – e consta do documento – que o valor orçamentado para intervenções no litoral, para 2007, reflecte a decisão de programação de algumas acções, volto a repetir. E mais: foi apresentado o quadro que aqui tenho com as verbas para o INAG. A verba que aqui está é de 14 381 621 euros. Sr. Secretário de Estado, não acredito que não tenha este documento.

Acontece aquilo que aconteceu na Costa de Caparica e, perdoe-me que lhe diga, poucos dias depois temos uma acção de propaganda do Governo que vem dizer «despejamos mais 10 milhões de fundos comunitários», quando tivemos um atraso, que é verdadeiramente escandaloso, em relação àquilo que era o compromisso assumido pelo Governo de ter o QREN pronto em Julho.

Sr. Secretário de Estado, é a credibilidade do Governo que está em causa! A previsão que o Governo nos apresentou para 2007 é de 14 milhões e o que o Sr. Ministro foi dizer à Costa da Caparica é que tem 15 milhões no orçamento, o que é falso!

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

O **Orador**: — Portanto, a pergunta que aqui me cabe fazer é a seguinte: e as outras 29 intervenções urgentes?

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O **Orador**: — E os 15 milhões vão chegar para resolver o problema na Costa de Caparica? É que o Sr. Secretário de Estado é incapaz de responder a essa pergunta, e isso é que é lamentável!

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, esta matéria da Costa de Caparica, pela gravidade e pelas incertezas que tem apresentado, tem vindo regularmente à Assembleia da República e, hoje, estamos justamente a confrontar o Governo em relação a ela.

Certo é que desde o ano de 2001, todos os anos sem excepção, têm vindo a ser feitas intervenções pontuais no cordão dunar da Costa de Caparica. E agora percebe-se bem que consequências têm tido essas sucessivas intervenções pontuais do INAG, feitas anualmente, relativamente ao cordão dunar da Costa de Caparica.

Este ano, dada a gravidade da situação, o Governo comprometeu-se a fazer uma intervenção mais estrutural, que se aponta, como se referiu, sensivelmente para Março deste ano, e mais uma vez o Sr. Secretário de Estado reafirmou que para a mesma haverá uma verba de 15 milhões de euros.

A questão que gostaria de colocar ao Sr. Secretário de Estado é até que ponto o Governo tem garantias e em que estudos concretos se sustenta, de que essa intervenção dará o resultado que todos entendemos necessário para a sustentabilidade daquele cordão dunar da Costa de Caparica.

Uma outra questão, que já aqui levantei e que também foi colocada por outros Srs. Deputados, prende-se com a verba de 15 milhões de euros que está apontada para a intervenção concreta da Costa da Caparica. Pergunto: o que resta daquilo que o Governo tem consignado para a intervenção na zona costeira para o ano de 2007 é para quê? Há ou não um verdadeiro subfinanciamento face às intervenções urgentes de que o nosso litoral precisa?

Penso que esta resposta tem de ficar dada hoje, para que todos percebamos até que ponto este sistema de financiamento é adequado aos objectivos que são propostos.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Tiago.

O Sr. **Miguel Tiago** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, a frente das praias da freguesia da Costa de Caparica é fustigada pela dinâmica hidráulica marinha que predomina na costa ocidental, ao longo dos 900 Km, e este é apenas um exemplo daquilo que acabámos de discutir há minutos.

Sucede que, nesta zona, as proporções do fenómeno de recuo são substanciais e colocam em risco um conjunto de valores ambientais, geológicos, biológicos e humanos. Só nos últimos 60 anos, como, aliás, já foi dito, o mar galgou mais de 400 m de areal. Não é, pois, de hoje a preocupação das populações da zona, nem das autarquias envolvidas, concretamente da Costa de Caparica e Almada.

O que é certo, e responsabilidades partilhadas entre vários Governos, é que não houve nenhuma intervenção planificada, sustentada e integrada para a resolução do problema. Até hoje, medidas de mitigação, pontuais e casuísticas, têm imperado e, essas, sabemos de antemão que não resolvem o problema.

As autarquias tudo têm feito, desde há anos, para que seja efectivada uma intervenção estruturada na Costa de Caparica, que ultrapasse as medidas de emergência e que consista, antes de mais, no levanta-

mento das causas de raiz do problema e das medidas estruturais necessárias.

Mas um problema, que é prolongado, pode, pelo menos, começar a ser resolvido. Porém, no presente caso, ao contrário do que acabou de dizer o Sr. Secretário de Estado, não estão a ser criadas as condições para essa resolução.

De facto, todas as forças políticas representadas nas autarquias têm levado a cabo esforços para a criação de condições com vista à resolução desse problema. Todas, menos uma! Perante a hipótese de criação da tal comissão de acompanhamento e informação, capaz de envolver INAG, órgãos autárquicos e Governo Civil, todas as forças políticas estiveram de acordo. Todas, menos uma! Perante a necessidade anunciada de existir unanimidade política para a criação dessa comissão, todas as forças políticas estiveram de acordo, menos uma, que a inviabilizou. Para salvaguardar a incapacidade do Governo, o PS, aqui, mas também lá, é capaz de tudo! E, entre todas as forças políticas, o PS opôs-se, isolado, à criação da referida comissão.

A isto juntou-se o facto de o PS ter chumbado aqui, nesta Assembleia da República, a vinda de um representante do INAG, para nos esclarecer sobre a operação de estabilização da linha de costa que, naquela zona, está a ser levada a cabo.

É caso para perguntar o que estão, PS e Governo, a querer esconder, mas, mais importante do que tudo, para quando a verdadeira intervenção estrutural.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. **Presidente:** — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Alda Macedo.

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, o caso que estamos agora a tratar, em particular o da Costa de Caparica, é um caso extremo no que toca à fragilidade a que chega a orla costeira portuguesa nos nossos dias. Mas também é verdade que os 15 milhões de euros que vão ser gastos, em termos de intervenção de emergência nesta zona, são para ir, literalmente, por água abaixo, na próxima maré viva.

Portanto, aquilo que temos de discutir são as políticas estruturais de defesa da orla costeira, e temos de o fazer com a maior seriedade.

O Sr. Secretário de Estado referiu o financiamento para os planos de defesa da orla costeira e devo dizer-lhe que é, claramente, um baixo financiamento, tendo em conta aquelas que são as necessidades imperiosas e que se traduzem em começar a implementar políticas preventivas sérias de defesa da orla. É que, para além daquilo que o plano do Governo tem, ao nível do estudo, da monitorização, da avaliação de sustentabilidade, a que o Sr. Secretário de Estado se referiu, há intervenções que têm a ver com a redução dos impactos ao longo da orla costeira, nomeadamente no que diz respeito à regulação do uso dos sistemas dunares, que não precisam de esperar por nenhum estudo. São factos que estão largamente demonstrados, à evidência, e que precisam de ser solucionados.

O certo é que o Sr. Secretário de Estado tem os planos de ordenamento da orla costeira, que estão em vigor, com taxas de execução absolutamente miseráveis. As taxas de execução andam nos 24%!

Sobre a gestão, o Sr. Secretário de Estado veio dizer-nos que o Governo se orienta para um modelo de gestão integrada, e este é um problema que o Governo tem de resolver. Mas deixe-me dizer-lhe que não é com o grupo de coordenação que o resolve, tem de clarificar, institucionalmente, quem é que tem autoridade e quem é politicamente responsável pela gestão dos planos da orla costeira, porque ela está fragmentada por uma miríade de instituições. Olha-se para o plano do Governo e...

O Sr. **Presidente:** — Tem de concluir, Sr.^a Deputada.

A **Oradora:** — Vou terminar, Sr. Presidente.

Como estava a dizer, olha-se para o plano do Governo e, desde as comissões de coordenação e desenvolvimento regional (CCDR) até às futuras administrações de região hidrográfica (ARH), há uma miríade de instituições, o que, de facto, resulta num fracasso, numa incapacidade que se tem vindo a arrastar ao longo de muitos anos e de vários Governos.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — Muito bem!

O Sr. **Presidente:** — Também para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Carloto Marques.

O Sr. **Luís Carloto Marques** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, se recuarmos à nossa memória de infância, podemos lembrar-nos de que era possível, em época de maré baixa, ir a pé do Bugio até à Cova do Vapor.

Uma irreflectida acção de extracção de areia na restinga fez com que, hoje, a Costa de Caparica pague

um preço elevado, embora a esta extracção se tenham de associar outros factores.

A primeira pergunta que lhe faço, Sr. Secretário de Estado, vai no sentido de saber se, no âmbito da legislação já aprovada pelo Parlamento, no que se refere à extracção de inertes, o seu Governo está a pensar ou a programar fazer a recarga da restinga que defendia a Costa de Caparica.

A deriva litoral ensina-nos que a areia da praia e das dunas se move, como se de um ser vivo se tratasse. Ao campismo deveria, pois, aplicar-se a mesma ideia.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O **Orador:** — Por isso, a segunda questão que lhe coloco vai no sentido de saber o que fazem dois parques de campismo atrás de uma duna primária — neste caso socorro-me de um mapa do *Google*. É curioso ninguém ter aqui falado da localização dos parques de campismo.

A questão que se coloca é muito simples: o que é mais fácil, mais barato e mais eficiente? É retirar desta zona os parques de campismo e renaturalizar a duna ou «betonizar» o litoral?

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Presidente:** — Ainda para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Alberto Antunes.

O Sr. **Alberto Antunes** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, saúdo a vinda, novamente, à Assembleia da questão da Costa de Caparica, que, como aqui já foi referido, é um problema complexo. E não se trata de um problema recente, mas sim muito antigo.

Recordo que as causas da erosão na Costa de Caparica são múltiplas, algumas delas gerais, já tratadas na pergunta anterior, e outras específicas. Ainda agora o Sr. Deputado Carloto Marques colocou a questão da retirada das areias da restinga e da abertura do canal, o que pode, eventualmente, ter tido influência no problema do avanço e da invasão do mar em São João de Caparica.

Recordo, até, um tempo não muito distante em que alguns dos nossos antepassados sonharam a Costa de Caparica, incluindo toda a extensão que ia da Fonte da Telha, entre a falésia e o mar, apenas com meia dúzia de equipamentos turísticos. Curiosamente, esta vasta extensão de terreno encontra-se hoje ocupada por um crescimento urbano totalmente desordenado.

Infelizmente, entre a utopia de Cassiano Branco e a realidade actual vai um abismo. A Costa é, hoje, abrigo legal e ilegal de uma população residente permanente superior à da maior parte dos aglomerados de média dimensão do País.

Mas o crescimento urbano da Costa de Caparica não terminou. Existem propostas concretas em cima da mesa para que a área urbanizável se estenda, invadindo, inclusivamente, reserva ecológica nacional.

Portanto, Sr. Presidente e Srs. Deputados, o Partido Socialista, que não nasceu agora para esta questão, e que não interveio apenas na altura em que a comunicação social trouxe esta questão à baila, já em Abril de 2005 perguntou ao Governo, e hoje retoma essas questões,...

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

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

Como estava a dizer, o Partido Socialista, já em Abril de 2005, perguntou ao Governo, e hoje retoma essas questões, para quando a conclusão dos estudos sobre a solução desta questão e quais as obras que estão previstas. É que, para nós, mais importante do que os milhões gastos é a qualidade e a boa execução dessas obras.

Por último, perguntamos ao Governo se essas obras oferecem garantia suficiente à defesa das pessoas e bens em causa, tendo em conta não só os residentes e os agentes económicos que hoje ali intervêm mas também toda a população que se presume venha a ocupar aquela vasta área.

Para terminar,...

O Sr. **Presidente:** — Sr. Deputado, tem de concluir! Está a fazer séries de perguntas numa só pergunta! Tem direito a apenas 1,5 minutos, Sr. Deputado.

O **Orador:** — Sr. Presidente, permita-me apenas que diga ao Sr. Deputado Miguel Tiago que o Partido Socialista não estava contra a constituição da comissão; estava, sim, contra a constituição da comissão com aquela composição e com aquele âmbito de intervenção. Entendemos que os agentes económicos, designadamente os pescadores e as pessoas que têm actividades económicas naquela zona, também devem ter uma palavra a dizer sobre a matéria.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades.

O Sr. **Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, antes de mais, quero dizer que questões de fundo resolvem-se com respostas de fundo. E a questão de fundo que estamos aqui a discutir é, aliás, a questão de fundo que foi colocada de forma mais genérica: temos hoje uma convergência muito negativa entre, por um lado, aquilo que são dinâmicas naturais de erosão da costa, de recuo da linha de costa, e, por outro, a crescente exposição à acção do mar pela ocupação indevida das frentes urbanas. Essa é a questão de fundo que é conhecida, e, como disse, a questões de fundo temos de responder com soluções de fundo.

Relembro, porque é importante, que no ano de 2000, durante o Governo do Eng.º Guterres, o INAG solicitou uma estratégia global de intervenção na frente Cova do Vapor/Costa de Caparica e houve um trabalho realizado pelo Professor Veloso Gomes, que apresentou, pela primeira vez, uma solução integrada para toda a área, com um conjunto de soluções, umas de curto prazo, outras de médio prazo, umas que passavam pela alimentação das praias com areia, outras que passavam pela reconstrução, reperfilamento e reforço das estruturas de defesa já existentes.

Deste plano ou deste estudo, discutível, como é óbvio, porque qualquer plano é discutível, o qual ficou pronto em 2001, resultou, como se recordarão, o início de execução das obras apenas em Outubro de 2004. Foi tarde — é verdade! —, mas, apesar de tudo, permite-nos dizer que há uma visão, há um programa, há uma intervenção programada. E algumas das intervenções que já foram efectuadas, e que até terminaram brevemente, tiveram por base essa visão, não foram feitas de forma meramente casuística.

O segundo aspecto que quero referir vai no sentido de dar razão à Sr.ª Deputada Alda Macedo. Nós próprios o dissemos! Não escondemos dados nem temos de os esconder! O relatório que fizemos, de avaliação da execução dos POOC, mostra a situação extremamente negativa que se verificou. Resta saber por que é que isso se passou e resta saber por que é que demorei um ano para conseguir ter, finalmente, informação sistematizada sobre uma situação em relação à qual tenho de intervir e que encontrei de forma caótica, completamente incapaz de me dar os dados de que necessitava para poder realizar uma intervenção estratégica, rigorosa e estruturada.

Não escondemos os resultados; lamentamos é que os resultados sejam aqueles e lamentamos ainda mais que não tenha sido possível, no primeiro dia em que entrámos para o Governo, dispor daquela informação para podermos actuar em conformidade.

Portanto, Sr.ª Deputada Alda Macedo, dou-lhe razão, dou-lhe toda a razão. Aliás, demos-lhe os dados que lhe permitem ter razão e que permitem confirmar aquilo que, intuitivamente e empiricamente, sabemos. Infelizmente, é verdade e é um grande esforço o que temos de fazer para que deixe de ser verdade.

A Sr.ª **Alda Macedo** (BE): — Falar das soluções é que não!

O **Orador**: — Sr. Deputado Miguel Tiago, como já foi referido, é um compromisso do Governo criar a comissão de acompanhamento que foi aqui referida. Os contornos concretos dessa comissão, do ponto de vista da sua composição, estão por definir, mas esse debate será feito e concluído rapidamente. Consideramos que essa comissão de acompanhamento é essencial, porque ela responde à filosofia que temos, por um lado, de colaboração, cooperação e diálogo interinstitucional e, por outro, de informação e participação daqueles que mais directamente são prejudicados ou beneficiados por aquilo que está em causa.

Portanto, haverá uma comissão de acompanhamento, o que está em discussão e que não está ainda decidido é a sua configuração concreta.

Quanto a uma afirmação feita pelo Sr. Deputado António Carlos Monteiro, e também, de outra forma, por outros Srs. Deputados, creio que, mais uma vez, fomos claros e não escondemos dificuldades quando fizemos um trabalho técnico onde identificámos as prioridades para o período de 2007/2013.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Então explique a diferença!

O **Orador**: — Especificámos, apresentámos, divulgámos e identificámos aquelas que são as nossas prioridades para 2007 e os nossos compromissos.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Mudam consoante as circunstâncias! Mudam conforme aquilo que sai nos jornais!

O **Orador**: — Nada há a esconder, não há alterações do ponto de vista do Orçamento do Estado, há alterações do ponto de vista da mobilização de recursos comunitários.

Já agora, gostaria de dizer uma coisa que, sendo óbvia, apesar de tudo, para este debate, talvez valha a pena referir: as situações de emergência justificam, muitas vezes, a mobilização de soluções que não estavam inicialmente previstas, justamente porque são o resultado de situações de emergência.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Mas esta não é uma intervenção de emergência, é uma intervenção de fundo!

O **Orador**: — Quero também fazer uma referência muito rápida à questão dos estudos técnicos, salientando novamente aquilo que disse há pouco: o que não faremos é «betonizar» para «betonizar»; o que não faremos é «betonizar» o litoral para garantir mais «betonização» na primeira linha da ocupação urbana.

As soluções que apresentarmos podem ser tecnicamente controversas — aliás, as intervenções de fundo serão sempre tecnicamente controversas —, mas confiamos nos conhecimentos e nas competências do Instituto da Água (INAG), do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) e de todas as entidades a quem recorreremos para consolidar, do ponto de vista técnico, os estudos que permitem, depois, tomar decisões que são sempre, obviamente, políticas.

Gostaria também de dizer que, para além da componente inevitavelmente controversa de qualquer solução técnica, há também — não vamos esquecê-lo — a imprevisibilidade dos efeitos: há soluções que podem ser duradouras e eficientes durante um ano ou dois; e a mesma solução, em determinados contextos, pode ser eficiente durante um período mais curto ou mais longo, dependendo de comportamentos relativamente imprevisíveis.

Portanto, a solução técnica encontrada será sempre controversa, haverá sempre alguma imprevisibilidade do ponto de vista dos seus efeitos, mas, como também já referi em relação ao relatório que preparámos e divulgámos sobre as prioridades para 2007-2013,...

O Sr. **José Eduardo Martins** (PSD): — Responda às perguntas!

O **Orador**: — ... ela é preparada com base em critérios técnicos e não com base em decisões de oportunismo meramente político.

Vozes do PSD: — Não responde às perguntas?

O **Orador**: — Finalmente, Sr. Deputado Luís Carloto Marques, como saberá, e no que se refere ao aspecto que mencionou, essa é uma discussão que teremos todo gosto em fazer noutra ocasião, porque ela extravasa esta questão e integra-se na dimensão mais ampla de ordenamento do território. Como sabem, está marcada para dia 31 deste mês uma interpelação ao Governo em matéria de ordenamento do território e, portanto, nessa altura, haverá ocasião de discutir esta questão e outras.

Quanto ao problema dos parques de campismo, estou de acordo com o que o senhor disse. O Sr. Deputado sabe o que está pensado para um dos parques de campismo num contexto mais amplo.

Essa discussão é importante para aquilo que estamos debater hoje. Não estou a iludir a questão, o que digo é que ela deve ser integrada numa visão mais ampla de soluções em termos de ordenamento do território, nomeadamente para aquele troço que estávamos a referir.

Vozes do PSD: — E a restinga?

O **Orador**: — Para terminar, Sr. Presidente e Srs. Deputados, gostava de salientar, uma vez mais, aquilo que disse na minha intervenção anterior e que penso justificar-se em relação a este caso concreto.

Estamos atentos à realidade, não ignoramos os diagnósticos e, por isso, temos de encontrar, com base em critérios técnicos, a melhor relação entre os meios disponíveis e as prioridades de intervenção. É esse exercício que fazemos, é esse exercício que explicaremos e justificaremos e é essa a linha de rumo que o Governo tomará nesta matéria, como noutras.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Passamos à quinta pergunta, sobre acessibilidades rodoviárias na zona de Lisboa, dirigida ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que será formulada pelo Sr. Deputado Miguel Coelho.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, a cidade e a Área Metropolitana de Lisboa representam, no seu conjunto, mais de 30% da população portuguesa. São cerca de 2 milhões de portugueses que aqui vivem e trabalham.

Diariamente, e fundamentalmente por razões profissionais, a população activa da Grande Lisboa necessita de efectuar deslocações em movimentos pendulares, quer no sentido radial, em direcção aos pólos empregadores, quer em sentido circular, para evitar o atravessamento dos centros urbanos.

Esta mobilidade, vital para o desenvolvimento económico da Área Metropolitana de Lisboa, é ainda sobrecarregada por todo o tráfego de passagem entre o Norte e o Sul do País. Sabendo-se que a grande parte desta mobilidade é suportada pelo modo rodoviário, e tendo consciência de que as acessibilidades

rodoviárias que suportam este tráfego apresentam ainda constrangimentos que têm de ser ultrapassados, todos reconhecemos que as soluções só responderão às necessidades se forem integradoras dos diferentes modos de transporte e implementadas em tempo útil.

Acontece que os constrangimentos existentes que influem decisivamente na fluidez da mobilidade, sobretudo rodoviária, foram agravados com a inexplicável decisão do governo de Durão Barroso de anular os concursos para adjudicação do IC16, que ligaria Lourel à CREL, e do IC30, que faria a ligação entre Alcabideche e Ranholas. Também a incapacidade revelada antes para projectar a solução final para o último troço da CRIL prejudicou fortemente a mobilidade na área metropolitana.

Tendo em conta as decisões que o Governo e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações recentemente tomaram, sobretudo a que põe termo à já infundável novela que constituía a definição do traçado final para o fecho da CRIL, venho, em nome do Grupo Parlamentar do PS, solicitar ao Governo, através de V. Ex.^a, Sr. Secretário de Estado, que nos esclareça algumas questões.

Primeira: como pensa o Governo enquadrar esta acessibilidade com o conjunto das restantes e quais as consequências e previsões dos efeitos que terá para a mobilidade na área rodoviária o fecho desta circular?

Segunda: que medidas está o Governo a preparar com vista ao relançamento dos projectos do IC16 e do IC30, que referi na introdução desta pergunta?

Sr. Secretário de Estado, termino com a convicção de que poderá esclarecer-nos, e ao País também, sobre os importantes investimentos que o Governo tem previstos para a Área Metropolitana de Lisboa, os quais, seguramente, contribuirão para uma melhoria acentuada da qualidade de vida das pessoas e também para o reforço da competitividade económica desta região.

Aproveito para cumprimentar V. Ex.^a e o Governo pelo importante esforço que têm vindo a desenvolver para resolver os problemas que outros não foram capazes de resolver.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações** (Paulo Campos): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Miguel Coelho, em primeiro lugar, quero agradecer a oportunidade que nos deu para vir hoje à Assembleia responder quanto a uma matéria que o Governo elegeu como prioritária no âmbito da sua acção, nomeadamente garantir boas condições de mobilidade a todos os portugueses através da criação de uma rede de infra-estruturas rodoviárias que ofereça mais segurança, mais conforto, mais rapidez e mais fluidez de tráfego.

Respondendo directamente à questão que o Sr. Deputado colocou, o Governo apresentou, no passado mês de Novembro, um ambicioso programa de novas acessibilidades à grande Lisboa. Trata-se de um conjunto de soluções que, no nosso entendimento, vão ter um impacto muito positivo na vida de mais de 2 milhões de portugueses que vivem e trabalham na Área Metropolitana de Lisboa e que, pela primeira vez, estão a ser analisadas e priorizadas de uma forma articulada.

Ao tomar estas decisões, o Governo, mais uma vez, está a resolver um conjunto de problemas que vinham a arrastar-se há décadas, indo contribuir para melhorar de forma muito significativa o quotidiano de uma parte importante da população portuguesa.

O Governo reconhece os transtornos que as deficientes acessibilidades que hoje temos na região de Lisboa provocam aos cidadãos que vivem e trabalham na capital do País e os reflexos negativos que tal realidade tem na nossa economia. As questões da produtividade não podem ser desligadas das condições de mobilidade ou mesmo do estado psicológico daqueles que têm diariamente de enfrentar um verdadeiro calvário para chegar ao trabalho.

A situação actual é simples de descrever: temos duas radiais, a A5 e o IC19, com fortes problemas de estrangulamentos provocados por uma grande sobrecarga de tráfego. Hoje, na A5, circulam, em média, cerca de 200 000 veículos/dia, a que se soma o IC19, que contribui com um tráfego de 120 000 veículos/dia, todos a afluir para a cidade de Lisboa.

Relativamente às circulares, temos neste momento a circular externa, concluída, e uma circular que atravessa a cidade de Lisboa. Portanto, basicamente, hoje temos duas radiais, o IC19, com fortes problemas, e a A5, e duas circulares, a 2.^a Circular e uma outra circular externa, já concluída. Tudo o resto não está concluído, o que traz grandes problemas na mobilidade e no movimento pendular diariamente feito nesta região.

No que se trabalhou foi numa solução articulada, no aumento significativo das soluções. Com os compromissos que o Governo apresentou passou-se para três radiais — com a construção do IC16 e com o alargamento do IC19 —, com mais capacidade, e para cinco circulares, com o fecho da CRIL e do Eixo Norte-Sul e com o início da construção de uma nova circular, o IC30.

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

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

Estes foram os compromissos apresentados pelo Governo. Ou seja, até 2010 serão concluídos a CRIL, a concessão da grande Lisboa — a radial IC16 e nova circular IC30 — e o Eixo Norte-Sul, o que acontecerá ainda este ano, e será alargado o IC19, cuja primeira fase já abriu ao tráfego no final do ano passado e cuja fase seguinte está, neste momento, já em construção.

Estes são compromissos que o Governo assume com o País, tendo coragem política para resolver, finalmente, problemas que, em alguns casos, esperavam há décadas por uma solução.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Coelho, dispondo de 1 minuto e meio.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, muito obrigado pelas suas explicações. Todos nós temos consciência de que o Governo está a resolver problemas que se vinham arrastando há décadas. A CRIL é, de facto, o exemplo mais paradigmático desta situação.

O Sr. Secretário de Estado referiu aqui o Eixo Norte-Sul, mas vou pedir-lhe mais explicações em concreto a esse respeito, também já uma novela que se arrastava há muito tempo.

Trata-se de uma via fundamental para a fluidez do trânsito na cidade de Lisboa e, nessa perspectiva, era muito importante que o Sr. Secretário de Estado pudesse esclarecer-nos se os constrangimentos que vinham sendo levantados pela Câmara Municipal de Lisboa nesta matéria estão também ou não ultrapassados, porque o Eixo Norte-Sul é, de facto, importante para o fecho da malha da mobilidade e da circulação no interior da cidade de Lisboa, com efeitos muito positivos para afastar trânsito do centro da cidade.

Também as ligações ao novo aeroporto pela zona norte do distrito nos merecem alguma preocupação. Sr. Secretário de Estado, no tempo que tenho disponível para esta segunda intervenção, quero pedir-lhe para trazer-nos alguma informação adicional sobre esta matéria.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Também para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Pacheco.

O Sr. **Duarte Pacheco** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, V. Ex.^a trouxe-nos hoje aqui, por mão do PS, mais uma acção de propaganda. E percebe-se, porque depois da ida à comissão para discutir esta matéria não ter surtido o efeito propagandístico que o Governo desejava, foi necessário preparar um segundo acto para ver se a mensagem passa. E estes actos de propaganda são de tal modo presentes na mente do Governo que até quando são responsáveis por atrasos de anos vêm aqui dizer que as decisões foram grandes feitos.

Sr. Secretário de Estado, vou dar-lhe um ou dois exemplos, porque em tudo aquilo que aqui nos disse não apresentou uma única obra nova mas, pura e simplesmente, coisas que já estavam em concurso há anos e que este Governo, ao longo de dois anos, não mostrou capacidade para resolver.

Quer que lhe dê alguns exemplos? A concessão da Grande Lisboa: o concurso público foi iniciado em Novembro de 2003 e foi contratado em Janeiro de 2007. Não considera que três anos de concurso é mais do que suficiente, Sr. Secretário de Estado? Mas este tipo de atrasos podiam ser avançados sobre todos os outros.

O Sr. **Presidente**: — Peço-lhe para concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Por exemplo, quanto à parte da CRIL que falta concluir, o projecto de execução foi aprovado em Fevereiro de 2004 e só agora, finalmente, o contrato para o concurso vai avançar. Atrasos e mais atrasos. E, na zona sul do Tejo, que dizer do IC32, da acessibilidade a Sesimbra, ou do IC20, na Costa de Caparica? Está tudo à espera e nada avança.

Propaganda, muita. Obra, infelizmente, pouca.

Vozes do PSD: — Muito bem!

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

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, o que aqui nos anunciou podia ter sido anunciado há 15 anos atrás! Porque foi!

Risos do Deputado do CDS-PP António Carlos Monteiro.

Era para estar tudo concluído antes da Expo 98 e já passaram quase 10 anos e o Sr. Secretário de Estado vem aqui dizer: «Nós vamos concluir».

Gostaria que o Sr. Secretário de Estado nos dissesse, claramente, quando é que cada um desses anúncios vai estar concluído, para que possamos verificar, quando chegar o momento, se, de facto, foi concluído ou não.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Até parece que a pergunta foi combinada!

O **Orador**: — Efectivamente, tudo o que o Sr. Secretário de Estado aqui disse é fundamental para as acessibilidades diárias em Lisboa, desde há muito tempo. Portanto, toda a urgência é necessária.

Quanto a perguntas concretas, gostaria de saber se nos pode calendarizar a conclusão desse projecto; em segundo lugar, no que se refere ao projecto da CRIL, se nos pode dizer até que ponto é que foram tidas em conta as objecções diversas colocadas pelos moradores dessa zona, que é extraordinariamente complicada e densa do ponto de vista urbanístico. Gostava, portanto, de saber se as objecções dos moradores foram vencidas por exaustão e preferem ver a obra concluída seja como for, ou se o Governo teve em conta essas objecções e, nesse sentido, que alterações é que fez ao projecto inicial, por forma a minorar os impactos negativos dessa construção.

Finalmente, gostaria de saber qual é a política de portagens para esses novos troços, isto é, se nalguns desses troços as populações da área metropolitana vão ter de pagar do seu bolso, diariamente, a sua deslocação de e para a cidade de Lisboa.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado António Carlos Monteiro, que também dispõe de 1 minuto e 30 segundos.

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, confesso que vou cometer aqui uma indiscrição. É que não pude deixar de reparar no ar animado com que o Sr. Secretário de Estado olhou para o Sr. Deputado Miguel Coelho e quase lhe piscou o olho.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

Risos do Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações.

O **Orador**: — Não pude deixar de reparar nisso.

O Sr. Secretário de Estado diz que estamos perante um programa de novas acessibilidades, mas eu diria que estamos perante um programa de velhas acessibilidades que não estão prontas.

Não podemos esquecer que o Partido Socialista esteve no governo seis anos com o Eng.^o António Guterres, está agora no Governo há mais de dois anos e desde que se concluiu a CREL muito pouco foi feito. Algumas coisas até foram feitas pelo anterior governo, nomeadamente os avanços das obras no Eixo Norte-Sul.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O **Orador**: — Falar-se em acessibilidades e continuar sem ter a menor ideia em relação a determinadas políticas, Sr. Secretário de Estado, confesso que é curto. Falar-se em acessibilidades, em mais automóveis, sem que o Governo tenha a menor ideia do que quer fazer em relação às autoridades metropolitanas de transportes, choca-me! E, sendo o Deputado Miguel Coelho também eleito pelo círculo eleitoral de Lisboa, choca-me que não se preocupe com isso e que, em vez de perguntar o que é que o Governo vai fazer em relação às autoridades metropolitanas de transportes, venha aqui endeusar o Governo por algo que teria a responsabilidade de já ter pronto nesta altura.

Protestos do PS.

Este é o típico caso do «quem o viu e quem o vê». Dantes, eram só preocupações com declarações de impacto ambiental, com o IPPAR, não se podiam fazer obras nenhuma, o PS era um obstáculo constante a qualquer obra que quisesse fazer!

O Sr. **Presidente**: — Peço-lhe para concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Neste momento, basta o Governo dizer que há aqui um «desenhinho» e mais uns quantos milhões para dizer: «A obra está feita!»

Sr. Secretário de Estado, a principal questão é esta: quando e como? Estou muito curioso.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Também para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Helena Pinto.

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, voltamos ao assunto da CRIL. Não acompanhamos, como sabe, a solução do Governo, e sabemos que não estamos sozinhos nesta matéria. Por isso, muito sinteticamente, gostaria de lhe voltar a colocar algumas questões fundamentais, em relação às quais a sua resposta, em sede comissão, não nos satisfaz.

Porquê a insistência num traçado com três curvas acentuadas, quando era possível a passagem em linha recta entre a Buraca e Alfovelos, poupando cerca de 1 km? O que é que os terrenos da Falagueira têm que falam mais alto em relação a esta questão? Que empreendimentos tem a Câmara da Amadora planeados para estes terrenos?

Estas são as perguntas que têm de ser respondidas!

Por que é que não se optou, Sr. Secretário de Estado, pela conclusão do último troço em túnel e se vai encurralar populações entre várias vias rápidas? O Sr. Secretário de Estado já nos disse, em sede de comissão: «Não é possível fazer mais do que isto. Esta é a melhor proposta possível. Não há grandes alternativas.»

No entanto, gostaria de voltar a questioná-lo: teve, ou não, o Ministério das Obras Públicas acesso a estudos de traçados alternativos e de diferentes formas de construção, por exemplo, totalmente em túnel? Por que motivo foram estas soluções rejeitadas?

O Sr. Secretário de Estado vai dizer: «Resolvemos alguns problemas». É verdade! Resolveram o problema do aqueduto, mas falta resolver o problema das pessoas!

Vozes do BE: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Ainda para formular um pedido de esclarecimento adicional, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, gostaria de começar por dizer que a questão das acessibilidades rodoviárias da região de Lisboa é uma matéria importante. Contudo, temos a certeza que o problema das acessibilidades e do direito à mobilidade das populações não se resolve apenas com a construção de mais vias rodoviárias. Tem de passar, antes, fundamentalmente, pela resolução dos problemas de transportes públicos colectivos que temos em todo o País e também nesta zona, com particularidades muito específicas.

Nessa medida, não me vou pronunciar mais sobre isso. É conhecida a posição e a opinião de Os Verdes no sentido de que não existe uma estrutura, uma capacidade de resposta e uma estratégia definida e clara do Governo relativamente a esta problemática.

Queríamos questionar o Sr. Secretário de Estado também em relação à questão da CRIL, que Os Verdes acompanham há muitos anos. Sabemos que o projecto já se arrasta há 40 anos, sem que se conheça uma conclusão final.

No nosso entender, é positivo que tenha sido salvaguardada a questão do monumento nacional do Aqueduto das Águas Livres. Contudo, muitas outras questões ficaram por responder e as dúvidas permanecem, desde logo porque, Sr. Secretário de Estado, ao contrário daquilo que o Governo tem dito, a solução encontrada não é consensual. Não foram ouvidos os representantes dos moradores (são eles que o afirmam) nem lhes foram dadas todas as informações e esclarecimentos relativamente ao traçado e à opção escolhida.

Sr. Secretário de Estado, as questões são muito óbvias. O bairro de Alfovelos arrisca-se a ficar entalado entre três grandes nós rodoviários: entre a CRIL (o IC17), a radial da Pontinha e a radial de Benfica. A realidade é que as populações que ali habitam vão ficar sujeitas a impactos extremamente negativos do ponto de vista ambiental e de saúde pública, e impactos visuais de ruído e poluição de cerca de 200 000 carros diários.

A pergunta é óbvia, Sr. Secretário de Estado: por que é que foi escolhida aquela solução e não foi adoptada, por exemplo, a solução do desvio pela Quinta da Falagueira ou de um túnel em Alfovelos?

O Sr. **Presidente**: — Peço-lhe para concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Acreditam, finalmente, que as frágeis medidas de minimização de impactos previstas são suficientes para salvaguardar o direito à saúde e à qualidade de vida daquelas populações?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para responder, o Sr. Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, muito obrigado pelo leque extenso de questões colocadas. Como me vai ser difícil responder a todas uma a uma, tentarei agrupá-las nas matérias que são importantes.

Começo por um problema colocado pela Sr.^a Deputada do Bloco de Esquerda, que disse faltar resolver o problema das pessoas. É exactamente isso, Sr.^a Deputada, que estamos a fazer com este conjunto de acessibilidades e com este plano que apresentamos. Este plano é para resolver os problemas das pessoas.

Aproveito para fazer uma analogia relativamente às palavras do Sr. Deputado do PSD, quando veiculou que se tratava, hoje, de uma acção de propaganda. Não é, Sr. Deputado, porque quando estamos a resolver problemas das pessoas não estamos a fazer acções de propaganda. O PSD é que está, provavelmente, habituado a fazer esse tipo de acções.

Estamos convictos na nossa razão relativamente ao que estamos a fazer, que é: retirar 45 000 veículos por dia da 2.^a Circular, que atravessam hoje a cidade de Lisboa;...

O Sr. **Miguel Coelho (PS)**: — Muito bem!

O **Orador**: — ... retirar 20 000 veículos por dia da Calçada de Carriche; diminuir em 20% o tráfego que hoje existe na A5; diminuir em 20% o tráfego que existe no IC19;...

O Sr. **Miguel Coelho (PS)**: — Muito bem!

O **Orador**: — ... reduzir a metade o tempo de percurso das pessoas que hoje frequentam o IC19. Srs. Deputados, se isto não é resolver os problemas, não sei o que será.

O Sr. **Duarte Pacheco (PSD)**: — São anúncios!

O **Orador**: — É isto que nos traz aqui hoje. Não é como no passado, Sr. Deputado, em que se dizia que eram meras intenções. São questões de facto e vou enumerar uma a uma relativamente ao conjunto de acessibilidades que aqui apresentamos.

Podemos começar pela CRIL. Como todos sabem, foi lançado o concurso há alguns dias atrás. O prazo para a entrega de propostas termina em Maio. Temos uma intenção e uma ambição de o adjudicar ainda durante este ano e o prazo de execução de obra é de cerca de dois anos. Ou seja, o nosso compromisso é o de, até 2010, completar todo este investimento. Relativamente à CRIL, dei-lhe todos os *timings* de quando e como será concretizada a obra.

Mas não é uma intenção no sentido «vamos lançar o concurso». Não! O concurso está lançado e, neste momento, as empresas já estão a preparar as propostas para fazer face à conclusão da CRIL. Este era o ponto número um.

O ponto número dois tem a ver com a concessão da Grande Lisboa. O Sr. Deputado diz que o concurso foi lançado em 2003, mas repare que em 1999 foi aprovado o caderno de encargos, o programa de concurso para essa concessão.

Vozes do PSD: — Isso não é verdade!

O **Orador**: — Portanto, podíamos estar aqui, Sr. Deputado, a referir-mo-nos a anos e anos do passado. O que é verdade é que, hoje, essa concessão está adjudicada, já está entregue. Não é sequer um concurso, já está adjudicada! Já temos a empresa responsável que vai iniciar a sua construção. Esse é que é o facto novo, ou seja, temos um contrato com uma empresa para construir, até 2010, o IC16 e o IC30. Cá está outra obra com *timings* muito bem definidos e que não são intenções, mas factos e matérias, neste caso já contratualizadas.

Quanto ao Eixo Norte-Sul, está em vias de ser concretizado. Só não foi concretizado ainda, Sr. Deputado Miguel Coelho (para responder à questão que colocou sobre esta matéria), porque houve atraso na disponibilização dos terrenos por parte da Câmara Municipal de Lisboa, no que se refere à travessia da Calçada de Carriche e, portanto, ao viaduto que é necessário construir. Enfim, estas coisas acontecem no decorrer de uma obra em que há diversas entidades que interagem para que essa obra seja concluída. O que é verdade é que os terrenos que permitem a construção do viaduto só nos foram disponibilizados agora, o que vai permitir a conclusão da obra. Aliás, quem vive na zona sabe perfeitamente que o Eixo Norte-Sul

está praticamente concluído, com excepção do viaduto, para o qual se aguardavam as tais expropriações.

O Sr. António Carlos Monteiro (CDS-PP): — Fale sobre as autoridades metropolitanas!

O Orador: — Posso continuar, demonstrando inequivocamente os diferentes factos e respondendo ao «quando e como». Assim, relativamente à CRIL, já disse que o concurso está lançado, em Maio serão entregues as propostas, até ao final do ano serão adjudicadas e, depois, haverá um prazo de construção de dois anos; relativamente à Grande Lisboa, a obra está contratualizada, neste momento a responsabilidade é de a empresa construir, até 2010, o IC16 e o IC30; relativamente ao Eixo Norte-Sul, concluiremos o viaduto, a obra está em curso, não há mais nenhum acto a fazer, a não ser a recepção dos terrenos por parte da Câmara Municipal de Lisboa; relativamente ao alargamento do IC19, já foi aberta uma fase e está, neste momento, em construção a segunda fase, que permitirá que todo o IC19 passe a ter três faixas de rodagem até 2008.

Portanto, o quando, o como, os prazos e os diferentes actos necessários para que seja uma realidade estão bem à vista.

Quanto à CRIL, é também importante perceber, por um lado, a exigência, que é saudável, de que as coisas se façam bem e dentro dos prazos adequados mas, por outro lado, que se façam ouvindo os diferentes interessados e as diferentes populações. Foi isso que se fez em relação à CRIL, processo em que se levou a situação ao limite.

Respondendo agora ao Sr. Deputado de Os Verdes, que afirma que é complicada a zona atravessada pela CRIL, devo dizer-lhe que é óbvio que sim, que é uma zona complicada e foi esse o facto que levou a que se tenha demorado a encontrar a solução adequada. Mas encontrou-se a solução em consenso com os representantes das populações. Como o Sr. Deputado sabe, esta é uma solução, repito, que tem o consenso de todas as autarquias envolvidas — Amadora, Odivelas e Lisboa —, que são os verdadeiros e legítimos representantes das populações.

No entanto, não dialogámos apenas com estes últimos, portanto, não é verdade que a solução não seja consensual e, sobretudo, que não tenhamos ouvido os representantes das populações. Ouvimo-los e a solução encontrada tem o consenso dos representantes legítimos das populações.

Para além disso, também tivemos várias reuniões com as associações e todas, sem excepção, consideram que, na solução que encontramos para a CRIL, há francas melhorias, em comparação com o anterior projecto. No entanto, é verdade que não foi possível esgotar a lista de exigências reivindicadas por algumas das referidas associações. Nós fomos à solução-limite para mitigar os problemas.

Vejamos, então, o que conseguimos com este novo traçado.

Conseguimos a preservação do Aqueduto das Águas Livres e do património das Portas de Benfica. Melhorámos substancialmente os impactos a nível ambiental, paisagístico e de ruído, através da adopção da solução de um túnel, a construir numa extensão muito maior do que a prevista no projecto anterior, quer na parte relativa à CRIL quer na relativa ao IC16.

Obviamente, em situações-limite, sempre haverá pessoas que vão ser prejudicadas, mas estão previstas as medidas para atenuar o prejuízo. Por exemplo, há casas que vão ter de ser demolidas, e isso está previsto, mas a solução adoptada é a única possível. É que temos de atender ao outro prato da balança, que é o do interesse de cerca de 30% da população em que esta circular seja construída.

Estes problemas foram muito discutidos. Recordo que a última intervenção na CRIL foi há já 10 anos e que, desde aí, nada mais foi feito. Portanto, o que hoje está a fazer-se constitui, verdadeiramente, um facto histórico, porque há já 40 anos que se ambiciona esta circular e até hoje não foi possível.

A este propósito, a Sr.^a Deputada do Bloco de Esquerda inquiriu-me sobre percursos alternativos para a CRIL. Respondo-lhe que há uma servidão, da década de 70, que identifica a zona por onde vai passar esta circular. Desde há 30 anos, está a trabalhar-se para encontrar o projecto adequado para o traçado desse percurso.

Ora, a própria declaração de impacte ambiental, aprovada em 2004, condiciona o traçado à zona de servidão. Portanto, todas as alternativas que estudámos foi dentro da zona de servidão,...

O Sr. Presidente: — Faça favor de concluir, Sr. Secretário de Estado.

O Orador: — ... se não, atrasaríamos o processo que já se arrasta há cerca de 30 anos, tempo que mediou entre a aprovação desta servidão e a conclusão do projecto.

Termino, Sr. Presidente e Srs. Deputados, agradecendo, mais uma vez, a oportunidade que nos deram de esclarecer esta matéria, enquanto haverá outras que certamente serão esclarecidas em tempo oportuno.

Devo dizer, ainda, que, através deste programa, o Governo demonstra que está atento às necessidades e aos problemas das populações, que está a resolver problemas que se arrastavam há décadas e que o faz, não com intenções mas com factos concretos.

Pela primeira vez, apresentou-se um programa articulado de acessibilidades para a Grande Lisboa, em conclusão do qual as mesmas irão transformar-se, aumentando as radiais de duas para três e as circulares de três para cinco.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, passamos à sexta pergunta, sobre a posição do Governo na negociação entre os trabalhadores e a administração do Metropolitano de Lisboa, dirigida ao Ministério das Obras Públicas.

Para formular a pergunta, tem a palavra o Sr. Deputado José Soeiro.

O Sr. **José Soeiro** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, Sr.^{as} e Srs. Deputados, a pergunta, como acabou de dizer o Sr. Presidente, era para colocar ao Sr. Ministro das Obras Públicas, na medida em que a sua razão de ser tem a ver com declarações que o mesmo proferiu na comunicação social e que mostram que não estamos a assistir no Metropolitano de Lisboa a um processo de negociação normal entre uma administração e as estruturas representativas dos trabalhadores mas ao desenvolvimento de uma estratégia claramente definida pelo Governo, cujo objectivo último é o de pôr em causa o direito à contratação colectiva.

A gravidade desta questão é o que nos levou a colocar na agenda a pergunta que se impõe nesta situação. É que, na prática, o conselho de administração da empresa mais não está a fazer do que seguir as orientações do Governo para o Metropolitano de Lisboa.

Sr.^a Secretária de Estado, espero que não nos venha com a história dos 36 dias e meio de férias que teriam os trabalhadores do Metropolitano, porque sabe que tal não passa de um argumento demagógico que o conselho de administração procura utilizar para fazer crer que estamos perante um conjunto de trabalhadores privilegiados e que o que o Governo pretende, ou o conselho de administração em seu lugar, é criar uma situação de moralidade em relação a estes trabalhadores. Efectivamente, há a possibilidade de os trabalhadores do Metropolitano gozarem 36 dias e meio de férias, mas é porque, por conveniência da empresa, terão de gozar as suas férias em determinado período do ano.

Espero, igualmente, que nos poupe ao argumento da situação financeira da empresa, porque todos sabemos que há muito que os governos não fazem as obras nas infra-estruturas do Metropolitano de Lisboa, empurrando a empresa para contrair empréstimos junto da banca, endividando-se, por forma a diminuir o défice público,...

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

O **Orador**: — ... ao contrário do que sucede noutros casos.

Por isso, a questão de fundo é a de saber se o Governo entende que deve intervir num processo negocial, procurando levar a administração da empresa a fazer de conta que negocia ou, nas palavras, quase textuais, do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações proferidas junto da comunicação social, que o conselho de administração já percebeu a estratégia, os representantes dos trabalhadores é que ainda não perceberam. Disse, ainda, o Sr. Ministro, que estes últimos têm de compreender que o acordo de empresa termina em Dezembro, portanto, acabou e é para outro que vamos partir.

Isto significa o quê, Sr.^a Secretária de Estado? Que os trabalhadores terão de deixar de parte as conquistas adquiridas? Que vão ser postos de parte os direitos adquiridos...

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

O **Orador**: — ... e que vamos assistir, nas empresas públicas, a um caminhar no sentido da recusa da contratação colectiva — e, no fundo, é a estratégia que está a ser seguida — e de transformar os trabalhadores das gerações futuras em trabalhadores sem direitos, todos precários? É isto que o Governo quer? É esta a sua estratégia? É a resposta a estas perguntas que gostaríamos de ouvir por parte do Governo.

Gostaríamos de saber, ainda, se, pelo contrário, o Governo vai dizer ao conselho de administração da empresa «sentem-me à mesa, negociem com seriedade», porque, de facto, os trabalhadores e as populações não podem continuar a sofrer as consequências de uma má política e de uma estratégia errada.

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes.

A Sr.^a **Secretária de Estado dos Transportes** (Ana Paula Vitorino): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, julgo que não será possível afirmar que o que está em causa é a recusa da contratação colectiva, quando, efectivamente, o conselho de administração do Metropolitano de Lisboa, neste momento, está a tentar renegociar o Acordo de Empresa que tem o seu *terminus* no final deste ano. É que, se assim não fosse, o conselho de administração podia denunciar o Acordo de Empresa e, portanto, nem sequer haveria prorrogação ou renegociação do mesmo.

Sr. Deputado José Soeiro, não posso concordar consigo quando diz que não podem ser postos em cau-

sa algumas regalias que foram conquistadas pelos trabalhadores ao longo dos anos nem o *status quo* existente na empresa do Metropolitano de Lisboa e noutras empresas de transportes.

Efectivamente, temos uma situação em que procuramos definir, com todo o rigor, as regras para prestar um melhor serviço público e, paralelamente, encontrar a sustentabilidade social, económica e financeira das empresas. Para isso, todos temos de contribuir aos vários níveis. O Governo contribui, definindo uma política para o sistema de transportes para ser seguida pelas empresas públicas. Naturalmente, espero que, no futuro, a breve prazo, também os municípios possam participar nessa definição.

No entanto, os conselhos de administração destas empresas também têm o seu próprio papel a desempenhar, tal como os trabalhadores e os sindicatos, cujo papel também é importantíssimo.

Sr. Deputado, estamos a falar de uma matéria que tem uma relação directa com competências do Conselho de Gerência do Metropolitano de Lisboa. Efectivamente, é este último que tem de conduzir a vida da empresa e todas as negociações com os respectivos trabalhadores e os seus representantes. Por isso, Sr. Deputado, é excessivo dizer que existe ingerência, por parte do Governo, nessas competências próprias.

O que está em causa aqui é a definição de uma estratégia e, nessa medida, o Governo tem não só o direito como a obrigação de estabelecer as regras e os princípios que devem ser aplicados.

No Metropolitano de Lisboa, temos uma situação que diverge não só da prática das outras empresas de transportes, nomeadamente na Área Metropolitana de Lisboa, como também do que é a prática em empresas congéneres de metropolitano noutros países da União Europeia, nomeadamente, na vizinha Espanha e no Reino Unido.

O Sr. Deputado afirmou que nem sequer valia a pena eu vir aqui falar nos 36 dias de férias.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor de concluir, Sr.^a Secretária de Estado.

A **Oradora**: — Com certeza, Sr. Presidente.

Como dizia, do que se trata é de exigências de negociação de tudo o que está em causa. É que uma negociação de um acordo de empresa não se pode limitar apenas à negociação da cláusula de vigência do mesmo, também tem de estender-se à discussão de cláusulas do actual Acordo de Empresa que põem em causa a sustentabilidade da mesma, como sejam, o número de dias de férias gozados pelos trabalhadores e outras regalias de que falaremos mais adiante.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para replicar, tem a palavra o Sr. Deputado José Soeiro, que dispõe de 1 minutos e 30 segundos.

O Sr. **José Soeiro** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado, na verdade, deixou por responder uma questão fundamental. É que, se fosse como a Sr.^a Secretária de Estado acabou de dizer-nos, então, o Sr. Ministro das Obras Públicas não tinha de estar a comentar e a manifestar claramente uma posição do Governo alinhada com o conselho de administração do Metropolitano, como fez perante a comunicação social.

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — É evidente!

O **Orador**: — É esta a questão de fundo!

Portanto, que eu saiba, os trabalhadores nunca tiveram uma posição irredutível, queriam era que o conselho de administração se sentasse à mesa para negociar. E o que estava em questão era que o acordo de empresa termina em Dezembro e que, portanto, haveria tempo para fazer a negociação.

A primeira questão é, pois, a de que, na verdade, o conselho de administração tinha uma estratégia no sentido de retardar o início das negociações, eventualmente deixando expirar o prazo do acordo, para, então, partir do que, pelos vistos, o Sr. Ministro considera normal, isto é, partir do zero.

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

O **Orador**: — Ora, existe um Acordo de Empresa e o que os trabalhadores propõem é que, a partir do mesmo, se abram negociações sérias, com vista a resolver um problema que está a afectar não apenas os trabalhadores mas também todos os utentes que são confrontados com a necessidade de os trabalhadores recorrerem à greve para defender os seus direitos. Este é que é o problema.

Portanto, nesta matéria, o Governo tinha duas opções: ou estava calado e não se ingeria no processo ou, como, se calhar, faz noutros casos, dava orientações ao conselho de administração no sentido de este se sentar à mesa das negociações e resolver o problema, que é o que queremos. O que pretendemos é que haja negociações sérias e que se resolvam os problemas que estão em causa.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Carlos Poço.

O Sr. **Carlos Poço** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Estado, Srs. Deputados, Sr.^{as} Deputadas, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, espera-se do Metropolitano um serviço público de transporte com qualidade e amigo do ambiente. Entenda-se por qualidade, entre outros requisitos, disponibilidade, cumprimento de horários, comodidade, segurança.

Temos o Metropolitano de Lisboa responsável por 3300 milhões de euros de passivo (o que corresponde a 2,2% do PIB), 160 milhões de euros/ano, o que corresponde a 440 000 euros/ano de prejuízo, temos os títulos de transporte de entre os caros do mundo e temos 1700 trabalhadores. O Governo tem obrigação de gerir os recursos públicos de que dispõe para satisfazer os utentes.

Pergunto: qual é o papel da tutela, do accionista, neste conflito? Vai recorrer ao modelo de arbitragem introduzido por este Governo, no início desta Legislatura? Vai dar orientações ao conselho de administração para manter um conflito que vai aumentar o número de greves? É que já tivemos, no último ano, pelo menos, mais de 10 dias de greve, com prejuízos directos para os utentes, designadamente o de chegar tarde ao emprego, e com outro tipo de problemas causados às empresas empregadoras. Tem alguma preocupação no que se refere à produtividade do País?

O Sr. **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Concluí, Sr. Presidente.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Coelho.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, se é verdade que partilho a opinião seguramente da esmagadora maioria dos Deputados sentados à esquerda no Plenário, de que na economia a ética empresarial tem de estar sempre presente, também é verdade que neste universo deve igualmente haver ética sindical. E ao que, porventura, estamos a assistir neste conflito no Metropolitano de Lisboa é a uma grande ausência de ética sindical, talvez até encarada por aquela perspectiva de que «não importa o que vier a seguir, desde que nós nos sintamos bem neste momento».

De facto, estamos numa situação quase inédita, em que há uma luta de trabalhadores para manter um acordo que está a ser cumprido e que ainda não terminou, confrontando-se os cidadãos da cidade de Lisboa e da respectiva área metropolitana com greves que lhes prejudicam o dia-a-dia, que lhes prejudicam a vida.

Vozes do PCP: — Que vergonha!

O **Orador**: — O que importa saber é se, porventura, há alguma intenção do conselho de administração de diminuir os salários dos trabalhadores do Metropolitano de Lisboa. Ora, não há! Pelo menos, não tenho essa informação. Por isso, gostaria de saber, Sr.^a Secretária de Estado, se há alguma intenção de diminuir os salários dos trabalhadores.

Mas também era importante saber se algumas regalias, que estão, neste momento, em cima da mesa, são, ou não, comportáveis por parte do Metropolitano de Lisboa. É ou não verdade que, no Metropolitano de Lisboa, alguns trabalhadores chegam a ter 36 dias úteis de férias? Isto é verdade, ou não? Isto é, ou não, consentâneo com o regime de férias da maioria dos trabalhadores deste país, com o regime de férias em vigor nas empresas de transportes?

O Sr. **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — Srs. Deputados, era bom que também houvesse alguma ética sindical...

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — E política!

O **Orador**: — ... porque, se não, este país certamente não vai aguentar.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Aiveca.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, quem começou a ingerência neste conflito foi o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, quando, em sede de discussão, na especialidade, do Orçamento do Estado, nos veio aqui dizer, nomeadamente ao Bloco de Esquerda, uma coisa tão simples quanto esta (e estávamos no sétimo dia de greve): «podem fazer 7, 14 ou 21 greves que não se muda a natureza do problema. E a natureza do problema é que o Governo está apostado no novo acordo». Estas foram palavras do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nesta Casa. Portanto, o Governo manipula claramente o conselho de administração do Metropolitano de Lisboa.

E a questão que está aqui em causa, contrariamente ao que acabou de dizer o Sr. Deputado Miguel Coelho, não são salários, porque também nem os trabalhadores nem os sindicatos colocaram a questão salarial. Os trabalhadores colocaram a questão da vigência do acordo e questões sobre aspectos que se deveriam manter e o conselho de administração fez efectivamente uma proposta onde contempla o pior do «Código Bagão Félix», aquele Código que o Partido Socialista, na campanha eleitoral, nos dizia que iria rever de acordo com as propostas que tinha feito enquanto oposição. Nessa altura, considerava que o «Código Bagão Félix» não servia, mas, agora, já serve. Ora, nesta proposta do conselho de administração, é colocado tudo o que há de pior no «Código Bagão Félix».

O Sr. **Presidente**: — Queira concluir, Sr.^a Deputada.

A **Oradora**: — A pergunta é no sentido de saber se o Governo mantém esta falta de ética e esta conivência com o conselho de administração.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Mota Soares.

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, dizia, há pouco, V. Ex.^a que não é competência do Governo fazer a negociação de um novo acordo de empresa — isso é óbvio, pois essa é uma competência do Conselho de Administração da empresa e dos sindicatos representativos dos trabalhadores.

Mas há nestas matérias aspectos que são competência do Governo e é sobre eles que gostaria de perguntar-lhe agora, Sr.^a Secretária de Estado.

Obviamente, o CDS não põe em causa o direito à greve — é um direito reconhecido na nossa Constituição que não pomos em causa. Mas o direito à greve é um direito que tem limites, não é um direito ilimitado. É um dos limites essenciais do direito à greve é o de não pôr em causa necessidades sociais impreteríveis das populações. Quando há uma greve do Metro, todos sabemos como tudo é afectado — as pessoas que querem deslocar-se na Área Metropolitana de Lisboa, as empresas, as escolas, as famílias, enfim, todos nós somos directamente afectados por isto. Portanto, quando há uma greve no Metro, há uma necessidade social impreterível de deslocação que é colocada em causa.

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

O **Orador**: — A questão que quero colocar-lhe é, acima de tudo, para o futuro e é a de saber o que é que o Governo fará para, nestes casos de greve, nomeadamente numa greve do Metro que afecta toda a Área Metropolitana de Lisboa (cerca de 2 milhões de pessoas, como, ainda há pouco, alguém referiu), garantir que os serviços mínimos são, de facto, cumpridos. Que garantias é que a Sr.^a Secretária de Estado dá de o Governo utilizar os instrumentos legais para que os serviços mínimos sejam garantidos e a necessidade que as pessoas têm de se deslocar não seja posta em causa?

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes.

A Sr.^a **Secretária de Estado dos Transportes**: — Sr. Presidente, efectivamente, quer o Sr. Ministro, quer o meu colega Paulo Campos quer eu, todos nós (aliás, todos os membros do Governo) estamos sempre disponíveis para responder a qualquer pergunta na Assembleia da República ou a qualquer pergunta da comunicação social, quando com ela somos confrontados. E o facto de respondermos a essas perguntas não pode vir a penalizar-nos no futuro. Ou seja, o Sr. Ministro respondeu aqui, nesta Assembleia, a uma

pergunta colocada pelo Bloco de Esquerda e, nessa medida, cumpriu a sua obrigação.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — O teor da resposta!

A **Oradora**: — E não se trata de promover ingerências por responder a essas perguntas.

Agora, o que está em causa é o seguinte: existia uma posição de partida, em que o Conselho de Gerência do Metropolitano de Lisboa queria negociar uma série de cláusulas e estabelecer um calendário de negociação com os sindicatos e, sistematicamente, os sindicatos se recusaram a discutir mais cláusulas que não exclusivamente a de vigência.

Congratulo-me por, esta semana, finalmente, os sindicatos terem aceitado sentar-se à mesa com o Conselho de Gerência para negociar aquilo que tem de ser negociado, que são todas as cláusulas do Acordo de Empresa, mas restringindo-se a negociação àquelas que têm mais implicações sobre a vida das empresas e dos trabalhadores. É a propósito dessas cláusulas que vão ser discutidos, nomeadamente, os dias de férias, que efectivamente podem atingir os 36 dias úteis e em que a proposta do Conselho de Gerência é a de que sejam reduzidos para 28 dias e meio — e não é para o número de dias que todos nós, trabalhadores, temos, mas para 28 dias e meio —, de modo a termos um período de trabalho dos maquinistas, por exemplo, em condução, que ultrapasse as 3,3 horas, que, neste momento, têm,...

A Sr.^a **Alda Macedo** (BE): — Conveniência da empresa! É isso que é preciso dizer!

A **Oradora**: — ... porque, em comparação, em Madrid, há, neste momento, 5,2 a 6 horas de trabalho de condução dos maquinistas, e, em Londres, há uma média de 5,6 a 6 horas de trabalho de condução dos maquinistas, não se colocando quaisquer questões de segurança. O que está em causa é a sobrevivência da empresa também numa lógica de prestação de serviço público.

Naturalmente, o Governo apoia este Conselho de Gerência, quando este quer sentar-se à mesa com os trabalhadores e discutir todas as cláusulas do Acordo de Empresa que afectam a vida da empresa. Não podemos deixar de, publicamente, manifestar o nosso apoio a isso, como não podemos deixar de manifestar apoio ao Conselho de Gerência, quando este decidiu não negociar apenas uma cláusula de vigência.

Srs. Deputados, o âmbito da pergunta formulada não abrange a discussão sobre a situação financeira e sobre a resolução da situação financeira do Metropolitano de Lisboa e, no pouco tempo que tenho disponível, não poderia sequer fazê-lo de uma forma séria, como naturalmente tem de ser feito nesta Assembleia.

Agora, quero dizer-vos que não temos os bilhetes mais caros do mundo, temos, antes, preços de transportes mais baixos do que a grande maioria das capitais europeias. Mas não é aí que reside o problema. O que está em causa é prestar um serviço público capaz, mas também numa lógica de sustentabilidade social e económica das empresas.

O Sr. **Carlos Poço** (PSD): — Isso é que é resposta?! Não há resposta!

A **Oradora**: — Quanto aos serviços mínimos, Sr. Deputado Mota Soares, por razões da natureza do serviço que está em causa, que é o Metropolitano, eles não podem ser feitos como num qualquer serviço rodoviário. Por isso, o serviço de transportes é garantido pelo Metropolitano de Lisboa, sistematicamente, em caso de greve, por transportes colectivos rodoviários alternativos. É essa a solução que tem sido encontrada, que, é claro, é muito perturbadora para todos os cidadãos, para todos os utentes.

No entanto, o Conselho de Gerência do Metropolitano de Lisboa, com o apoio do Governo, tudo fará para que se encontre um bom acordo de empresa para o Metropolitano de Lisboa, de modo a que estas greves, recorrentes e sistemáticas, terminem e possamos trabalhar para o futuro do Metropolitano, para o futuro da Área Metropolitana de Lisboa e para o futuro do País.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar à sétima pergunta, sobre o regime de tarifas praticadas pela CP, que será formulada pelo Sr. Deputado Fernando Santos Pereira e respondida pela Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes.

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

O Sr. **Fernando Santos Pereira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} Deputadas, Srs. Deputados, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, Dr.^a Ana Paula Vitorino, apesar do conhecimento do Governo, a CP continua a praticar irregularidades no cálculo do preço dos bilhetes.

Tudo isto é muito grave, pois existem milhares de utentes a quem a CP cobra bilhetes que chegam a custar quase o dobro do preço permitido por lei. Esta ilegalidade lesa passageiros de todos os comboios regionais e inter-regionais.

Como foi possível chegar a esta injustiça?

O cálculo do preço dos bilhetes, como sabe, Sr.^a Secretária de Estado, está regulado pela Portaria n.º

403/75, que regula a Tarifa Geral de Transportes. Aí se fixa que os preços são calculados por escalão de 2 km até 50 km de viagem e por escalão de 5 km para as viagens entre 51 e 200 km.

Se analisarmos o chamado «Quadro das distâncias» da CP, verificamos que a empresa não só procedeu a arredondamentos ilegais e cobra, por isso, mais do que aquilo que está legalmente autorizada mas também alterou os escalões no «Quadro das distâncias». Assim, até 50 km, o preço dos bilhetes passou a ser calculado em fracções de 5 km (por lei, deve ser de 2 km) e, dos 51 aos 110 km, o preço dos bilhetes passou a ser calculado em fracções de 20 km (por lei, deve ser de 5 km).

Esta alteração no fraccionamento dos quilómetros é uma violação grosseira do «Quadro das distâncias» da Tarifa Geral de Transportes, que a CP está obrigada a cumprir.

Esta alteração fez disparar o custo das viagens. Esta alteração fez com que, por exemplo, num comboio regional, a última fracção de 5 km (46-50 km) custe 2,90 € e a fracção imediatamente seguinte (51-70 km) custe 4,90 €.

É uma disparidade escandalosa que o Governo tem de colmatar.

Mas não fiquemos por aqui, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados. Já sabemos que a portaria não permite o arredondamento dos quilómetros (só dos escudos, agora cêntimos). Ora, a CP faz o arredondamento dos quilómetros (para cima, claro está) nas viagens com mais de 50 km e menos de 51 km.

Explique-se com alguns casos (são dezenas por todo o País), que são reais e que vão desde Vila Real de Santo António a Valença: Linha do Algarve (Livramento/Patã), com uma distância de 50,4 km; Linha do Norte (Pombal/Adémia), com uma distância de 50,8 km; Ramal da Figueira (Pampilhosa/Figueira da Foz), com uma distância de 50,4 km; Linha do Minho (Porto/Barcelos), com uma distância de 50,3 km; Linha do Douro (Porto/Vila Meã), com uma distância de 50,8 km.

Em todos estes trajectos são feitos arredondamentos das distâncias para o quilómetro 51, o que não é permitido por lei. Ao arredondar para 51, salta-se para a fracção seguinte do «Quadro de distâncias» e assim, nos três últimos trajectos que apontei, por exemplo, o preço deixa de ser de 2,90 € e passa a ser de 5,70 €. Nestes casos e outros similares, a CP subtrai diariamente aos passageiros mais 2,60 € do que é permitido pela Tarifa Geral de Transportes.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Toda esta situação é do conhecimento do actual Governo e não pode continuar. São milhares de passageiros que são lesados todos os dias pelas alterações ilegais que a CP introduziu na Tarifa Geral de Transportes.

O Partido Social Democrata pergunta quando é que o Governo ganha sensibilidade para corrigir esta injustiça. Perguntamos se, afinal, o Governo concorda com tudo isto.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes.

A Sr.^a **Secretária de Estado dos Transportes**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Fernando Santos Pereira, já tivemos oportunidade de discutir esta matéria em sede de comissão parlamentar, mas gostaria de repetir alguns dos pontos que referi na altura.

Efectivamente, esta matéria não é regulada apenas pela portaria que criou a Tarifa Geral de Transportes, mas, como o Sr. Deputado sabe, também pelo Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de Janeiro, que revoga algumas matérias constantes da Portaria.

Para além disso, Sr. Deputado, como já tive oportunidade de lhe dizer, a tarifa cobrada pela distância que começa no quilómetro 50,1 e que vai até ao quilómetro 51 tem de ser a tarifa do quilómetro 51, como está previsto na própria legislação. Tal decorre do facto de o primeiro escalão de todos começar no quilómetro 1. Como tal, se se interpretasse a tarifa como o Sr. Deputado faz, não se cobraria qualquer valor pelo que está incluído entre o quilómetro 0 e o quilómetro 1. De facto, o primeiro escalão, repito, começa no quilómetro 1. Para além disso, a lei prevê que os quilómetros sejam indivisíveis, pelo que acima do quilómetro 0 se passa imediatamente para a unidade seguinte.

Sr. Deputado, julgo que não vale a pena estarmos aqui a discutir este tipo de questões muito técnicas, mas creio que toda a gente percebe que o preço cobrado pelo primeiro escalão corresponde à distância percorrida a partir do quilómetro 0 e até ao quilómetro 0,9999. Isto porque não há quilómetros indivisíveis, de acordo com a legislação existente. Como tal, tudo o que esteja entre os 50 km e os 51 km está no escalão dos 51 km.

Ó Sr. Deputado, já discutimos largamente esta questão em sede de comissão e, apesar de pensar que estaremos todos, tanto o Sr. Deputado como eu, disponíveis para voltar a repetir os nossos diferentes pontos de vista, o que interessa é saber se temos um sistema justo ou não. Ora, nesta medida, como o Sr. Deputado sabe, os preços estão administrativamente fixados pelo Governo até aos 50 km, com as implicações sociais que temos dentro desse âmbito, e existe um sistema liberalizado acima dos 50 km. Mas repare que quando digo «acima dos 50 km», digo-o no sentido matemático da expressão, ou seja, refiro-me a tudo o que é maior do que 50 km, isto é, a qualquer centímetro que fique acima dos 50 km.

Contudo, sempre adiante que está a ser preparada legislação, que neste momento apenas aguarda a intervenção do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, de acordo com a qual vai ser concebi-

do um novo sistema que tenha em consideração os direitos dos utentes, para, aí, sim, em sede de informação e junto da CP, estes serem tratados com a dignidade que merecem. De facto, o serviço nem sempre é o melhor e os direitos das pessoas têm de estar contemplados na lei, como estarão neste diploma a que me refiro.

O Sr. **Presidente**: — Queira concluir, Sr.^a Secretária de Estado.

A **Oradora**: — No que respeita às situações de discrepância que existem no tarifário, o Sr. Deputado pode ficar a saber que no ajuste que vai ser feito em Março pela CP nas distâncias superiores a 50 km estão previstas correcções dessa natureza. Todavia, estas correcções não se fundam na ilegalidade de que o Sr. Deputado fala, porque esta não existe. O que se passa é que estas são questões de justiça que devemos corrigir.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para replicar, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Santos Pereira.

O Sr. **Fernando Santos Pereira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado, V. Ex.^a falou do Decreto-Lei n.º 8/93, mas eu gostava de dizer, para que a Câmara saiba, que este diploma regula os títulos combinados de transportes, ou seja, matéria diferente que não tem qualquer relação com esta.

Sr.^a Secretária de Estado, a questão central que se coloca aqui é outra e é sobre esta que o Governo tem de actuar, algo que não tem feito. A verdade é que não existe nenhum diploma legal que permita à CP fazer o arredondamento dos quilómetros. Esta permissão não existe em lado algum.

Depois, não existe em nenhum diploma legal permissão para que a CP mexa no fraccionamento do «Quadro das distâncias», o que aconteceu. Na verdade, a CP criou aquilo a que se pode chamar um «quadro de distâncias paralelo», situação única que está a ser aplicada.

Há dezenas de exemplos e eu já lhe dei alguns no sentido de mostrar que o escalão seguinte ao do quilómetro 50 devia começar no 51 sem qualquer arredondamento. Em termos numéricos, não são permitidos arredondamentos pela Tarifa Geral de Transportes. Como disse, já lhe dei alguns exemplos, mas cito-lhe mais um em que são visíveis as injustiças praticadas. Se atentarmos no trajecto Porto/Braga e no trajecto Porto/Barcelos, reparamos que a primeira viagem, na distância de 50,39 km, custa 2 € e que a segunda, na distância de 50,3 km, ou seja, sendo inferior, custa 5,70 €. Isto é uma consequência dos arredondamentos de quilómetros que a CP faz, apesar de não poder, e do «quadro de distâncias paralelo» que a CP criou, entretanto.

Se o Governo não actuar, os passageiros têm de fazer aquilo a que se pode chamar um «remendo», porque têm de consertar a situação. A Sr.^a Secretária de Estado pergunta, espantada, «Que remendo?». É fácil, apesar de não ser esse o mecanismo que deve ser usado para corrigir esta situação. A verdade, porém, é que uma assinatura para a Linha Porto/Braga custa 49 € por mês. A assinatura Porto/Barcelos, viagem de menor distância, custa 129 €. Ora, o que tem de fazer um passageiro de Barcelos? Tira uma assinatura da Linha Barcelos/Nine por 27 € e tira outra assinatura da Linha Nine/Porto por 42 € e poupa mensalmente 58 €. E arrecada, ao fim do ano, 700 €! Esta situação é imoral, injusta e ilegal e é uma consequência das alterações que, ao longo dos anos, têm sido praticadas pela CP e do «fechar de olhos» da Sr.^a Secretária de Estado, que já recebeu esta denúncia em sede de comissão.

O Sr. **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O **Orador**: — A concluir, Sr.^a Secretária de Estado, e porque não devemos optar por remendos, o que o Partido Social Democrata pede é que o Governo actue, como já devia ter feito, com firmeza, porque a CP todos os dias está a sonegar muitos milhões de euros aos seus utentes.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra a Sr.^a Deputada Helena Pinto.

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, sabemos que o próprio Governo reconhece nas «Orientações estratégicas para o sector ferroviário» a existência de situações incoerentes no modelo tarifário. Todavia, estas não são apenas situações incoerentes. Os exemplos vários que aqui já foram dados dão conta de situações que prejudicam os utentes da CP, sobretudo os que viajam nos comboios regionais e inter-regionais.

Gostava de, muito rapidamente, dar um exemplo. Tendo em conta o mesmo comboio regional, quem entrar no Entroncamento e comprar um bilhete para a Gare do Oriente paga 7,50 €. Contudo, se no mesmo comboio comprar um bilhete do Entroncamento até ao Setil e, depois, outro bilhete do Setil até à Gare do

Oriente pagará pelos dois 5,80 €. O que, aliás, introduz um outro factor, porque na contabilidade da CP passam a aparecer dois passageiros quando, na prática, é só um passageiro que faz o percurso com dois bilhetes.

Estas situações são, de facto, completamente incoerentes, injustas e prejudicam os utentes, obrigando-os a fazer as tais contas de que falava o Sr. Deputado Santos Pereira, para ver como é que vão poupar algum dinheiro.

Gostava, portanto, de lhe colocar duas questões muito concretas. A primeira prende-se com a questão das assinaturas.

O Sr. **Presidente**: — Queira concluir, Sr.^a Deputada.

A **Oradora**: — Vou terminar, Sr. Presidente.

Há uma discrepância enorme entre a percentagem de aumento das assinaturas superiores a 50 km e a percentagem de aumento das assinaturas suburbanas e regionais até 50 km, não se compreendendo que as assinaturas sejam penalizadas. Nessa revisão tarifária, vai o Governo garantir uma uniformização das percentagens dos aumentos das assinaturas?

Em segundo lugar, gostava de saber se o Governo vai, de facto, rever a política tarifária no sentido de existirem preços iguais para percursos iguais nos comboios suburbanos e regionais, que são os que param em todas as terras, servindo as populações do interior do nosso país.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. Hélder Amaral (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, não darei qualquer exemplo, porque penso que ficou clara a confusão e injustiça que existe na prática dos preços praticados pela CP. Abordarei uma outra matéria, fazendo até algumas sugestões.

De facto, sabendo que a CP é uma empresa deficitária que presta um serviço público e que, normalmente, as suas injustiças penalizam essencialmente as populações mais necessitadas, o que gostava de saber é quando teremos medidas e alterações aos regulamentos que permitam que a CP tenha mecanismos de adequação de preços, a exemplo do que se faz na Europa e até no transporte aéreo. Tal pode passar por uma opção pelos *last minute tickets*, que não aconselharia, porque pode congestionar as bilheteiras, na tentativa de comprar à última hora o bilhete mais barato, ou pela compra antecipada de bilhetes. Na verdade, com esta medida, a CP poderia prever uma melhor adequação dos comboios, nomeadamente no Alfa, onde há mais procura, e aí obter lucros e receitas que pudessem garantir o tal serviço público e a tal justiça nos preços das linhas em que este serviço é necessário.

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

O **Orador**: — Parece-me que o que está errado é o facto de a base da tabela da tarifa ser, se não me falha a memória, de 1975, ou seja, muito antiga. Ora, não faz qualquer sentido, quando o Governo apresenta planos ferroviários e quando fala do TGV e de alguma modernidade, ter uma tabela tão antiga, não havendo consciência nem vontade de alterar esta situação.

Estas situações de políticas novas e de práticas de preços de bilhete, que já se aplicam em França, por exemplo, podem ser úteis para que a CP possa ganhar onde é preciso que o faça e possa adequar-se ao mercado.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão.

O Sr. Jorge Fão (PS): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, é reconhecido, nomeadamente por V. Ex.^a, que a política tarifária do sector ferroviário evidencia um conjunto de incongruências, algumas assimetrias e, até, algumas irregularidades, não no sentido legal do termo mas no tratamento distinto de questões idênticas. Todavia, a matéria hoje trazida a debate neste Plenário já foi assumida pelo Governo, em sede das estratégias que apresentou para o sector ferroviário, como uma das suas prioridades de intervenção e de avaliação. Partimos, portanto, de um princípio de acordo. Ou seja, concordamos que há que rever, actualizar e modernizar o sistema tarifário do sector ferroviário.

Esta matéria foi, como disse, assumida pelo Governo como prioridade em sede das estratégias para o sector e constitui, nessas linhas de orientação, um dos seus objectivos estratégicos principais. Contudo, um dos quatro objectivos estratégicos, o de aumentar a sustentabilidade do sector ferroviário, não passa só pela revisão do tarifário mas também por questões mais profundas e fundamentais para garantir a sustentabilidade do sector. Refiro-me, nomeadamente, ao aumento da eficácia da empresa, à questão fulcral do controlo dos custos, ao saneamento do passivo e a uma coisa fundamental, que é o aumento da procura do

transporte ferroviário.

Na verdade, a questão da bilhética e do tarifário é uma acção principal que está devidamente consagrada através de orientações claras de missão ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, no sentido de se uniformizar através de um título único e de se alterar a Tarifa Geral de Transportes.

O Sr. **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

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

Esta é, contudo e como disse, uma missão do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres.

A propósito desta matéria, gostava de dizer ao Deputado Fernando Santos Pereira que está a viajar num «comboio» que chega atrasado nesta matéria, porque o Governo já a assumiu como prioridade, como é evidente.

Protestos do PSD.

Sr.^a Secretária de Estado, em termos de calendário, para quando estão previstos os resultados do estudo desenvolvido? Por outro lado, gostava de saber se vai ou não ser consagrado o regime de quilómetro-andado, quilómetro-pago no novo tarifário.

Aplausos do PS.

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

O Sr. **Agostinho Lopes** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado, na audição promovida pelo PCP, no dia 1 de Março passado, nada se esclareceu. A Sr.^a Secretária de Estado até utilizou um quadro de distâncias de 1965, manifestamente desactualizado por outros posteriores, pelo que ainda hoje estou à espera que me diga qual é o quadro de distâncias neste momento em vigor na CP. Coloquei essa questão no requerimento escrito e ainda não obtive resposta.

Após a referida audição, fiz um requerimento ao Governo para ver se, finalmente, obtinha algum esclarecimento. E, em resposta a esse requerimento, o Ministério adianta que o regime é regulado pela tarifa geral de transportes, por portaria sucessivamente alterada. Hoje, a Sr.^a Secretária de Estado esqueceu-se do «sucessivamente alterada». Quais são essas alterações? Quem as fez e qual a legitimidade das alterações?

A Sr.^a Secretária de Estado não esclareceu estas questões.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O **Orador**: — Esclareça, Sr.^a Secretária de Estado: quem autorizou o conselho de administração da CP a fazer sucessivas alterações à tarifa geral de transportes?

Por outro lado, a Sr.^a Secretária de Estado continua a falar num decreto-lei que tem o «contrabando» da liberalização acima dos 50 km, mas que no seu preâmbulo, clara e explicitamente, refere que o que está em vigor é o regime tarifário — está lá escrito!! E mais: tem uma norma revogatória explícita e, portanto, não pode haver considerações do género das que o Governo e a CP continuam a fazer, isto é, de que, a par das revogações explícitas, há revogações tácitas.

O Sr. **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

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

Coloco ainda a seguinte questão: em matéria de arredondamentos, pelos vistos, no nosso país, cada um arredonda como quer!... Conhecemos os arredondamentos da banca, nos quais o Governo diz ir intervir; os arredondamentos das auto-estradas, onde até se aplicam outras taxas de inflação..., sabe-se agora que a taxa de inflação nas auto-estradas não é de 2,1%, tal como no Orçamento do Estado, mas, sim, de 2,6% — aliás, gostaria que o Governo esclarecesse este ponto algum dia. Assim, também a CP tem as suas regras de arredondamento!...

Já aqui foi dito que existem regras universais para arredondar distâncias, e não são aquelas que a Sr.^a Secretária de Estado aqui veio dizer, mais uma vez.

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

O **Orador**: — Finalmente, gostaria que nos dissesse quando é que esta Assembleia sabe qual é o regime legal de enquadramento do tarifário na CP.

Vozes do PCP e de Os Verdes: — Muito bem!

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

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado, Os Verdes também não podem deixar de manifestar a sua perplexidade em relação à situação actualmente existente em termos de regime tarifário na CP.

Como é óbvio, todos desejamos que a CP, pela importância que tem e pelo serviço que presta (e gostaríamos nós que fosse muito mais alargado a todas as zonas do País, como V. Ex.^a sabe), tenha a maior saúde financeira possível. Mas essa saúde financeira e esses bons resultados não podem ser obtidos à custa da falta de transparência, de informação ou de justiça entre os diferentes utentes, que, antes pelo contrário, contribuíram para afastar, cada vez mais, esses utentes do uso da CP, dificultando, naturalmente, a continuidade dessa empresa fundamental para o nosso país.

Não posso deixar de repetir questões que já aqui foram colocadas, porque a questão fundamental é uma e é esta: temos uma tarifa geral de transportes de 1975, tarifa que foi sucessivamente alterada (tal como o Sr. Deputado Agostinho Lopes agora disse), mas continuamos sem saber quem a alterou, através de que instrumentos o fez e onde é que está publicada essa alteração. Se falamos de transparência é fundamental saber o que está em vigor, para que os consumidores saibam a que se sujeitam quando adquirem um serviço à CP.

Por outro lado, temos o tal decreto-lei de 1993, que não revoga expressamente a portaria de 1975, sobre a tarifa geral de transporte. Aliás, existe um parecer do Instituto Nacional dos Transportes Terrestres que continua a defender que essa tarifa geral de 1975 ainda está em vigor. Portanto, onde é que ficamos?!

Qual é o regime que está, de facto, em vigor? Onde é que está publicado? Como é que podemos ter acesso a ele? Em que é que se baseia a CP para criar estas discrepâncias?

Já agora, sobre discrepâncias, permito-me dar um exemplo, que conheço porque ando nele todos os dias. Para os cidadãos que entram no Vale de Santarém e saem em Santa Apolónia, é mais barato tirar dois passes sociais, um de Vale de Santarém até Azambuja e outro de Azambuja até Santa Apolónia, do que tirar um único passe social de Vale de Santarém até Santa Apolónia.

O Sr. **Presidente:** — Queira concluir, Sr. Deputado.

O **Orador.** — Termina já, Sr. Presidente.

Por exemplo, de Santa Apolónia a Azambuja, as pessoas pagam 1,80 € e, no entanto, a diferença entre Santa Apolónia/Vale de Santarém e Santa Apolónia/Santarém, ou seja, entre Vale de Santarém e Santarém, o valor é quase o mesmo: 1,50 €. E estamos a falar de uma distância de 2 km, são duas freguesias contíguas!! Isto é extraordinário, Sr.^a Secretária de Estado!

Penso que é com base nesta falta de transparência que se permite que este tipo de situações continue a ocorrer.

O Sr. **Presidente:** — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes.

A Sr.^a **Secretária de Estado dos Transportes:** — Sr. Presidente, Sr. Deputado Agostinho Lopes, efectivamente, V. Ex.^a saberá que existem vários tipos de arredondamento — o arredondamento simétrico, o arredondamento por defeito, o arredondamento por excesso, entre outros —, mas neste caso concreto está previsto na lei como é feito o arredondamento.

Protestos do Deputado do PCP Agostinho Lopes.

Assim como também existe o método da indução finita, que nos levaria a aplicar no transporte internacional os mesmos preços que aplicamos no transporte suburbano, porque mais um quilómetro, mais um quilómetro, chegávamos ao transporte internacional e teríamos o mesmo preço dos transportes suburbanos.

Também gostaria de agradecer não só as questões colocadas como as sugestões feitas pelo Sr. Deputado do CDS-PP Hélder Amaral. Efectivamente, queria dizer-lhe que o que está em preparação e vai ser implementado este ano é o regulamento do transporte ferroviário de passageiros, que vai revogar toda a legislação e estabelecer todos os princípios que deverão ser aplicados no transporte ferroviário quanto a tarifário, mas não só.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Daremos os parabéns!

A **Oradora:** — Também está em curso a regulamentação interna dos operadores ferroviários, que vai ter por base um contrato de transporte com o cliente que vai regular todas estas matérias, nomeadamente os

títulos de transporte, a respectiva validade, as políticas de reembolso e de revalidação e outras condições de utilização do serviço. E esses dois instrumentos, um mais de carácter global, outro que tem a ver com as condições de cada operador vão, certamente, fazer com que se ultrapassem todas estas situações.

Vou agora responder às questões colocadas quanto às medidas a tomar, desde já mitigadoras, e àquilo que está em curso relativamente aos aumentos tarifários respeitantes à área não tutelada. Uma vez que só foram aumentados os preços dos transportes dentro dos 50km e que hoje são fixados administrativamente, correspondendo a cerca de 2,1% e um pouco mais baixo em alguns títulos no caso da CP, nesse aumento que disser respeito à área liberalizada, em que CP é livre de fixar os seus preços, certamente já serão eliminadas muitas dessas assimetrias, muitas dessas distorções. Porventura não serão todas eliminadas, mas a CP está a fazer um trabalho muito sério nesse sentido para que se possa começar a aplicar os princípios subjacentes à preparação dos regulamentos que referi e que têm como grande objectivo eliminar essas distorções.

Para além disso, pretende-se também eliminar algo que tem a ver com a concorrência directa existente entre o modo ferroviário e o modo rodoviário. Foram dadas orientações à CP no sentido de o tarifário fixado pela CP ser concorrencial relativamente ao tarifário fixado pelos modos rodoviários. É porque, naturalmente, o grande objectivo, para além de garantir um sistema de mobilidade capaz e eficiente, é garantir um sistema de transportes que seja sustentado, apostando, portanto, nos modos de transporte ambientalmente mais sustentáveis.

Estas são matérias que estamos a preparar com grande afinco. Como já referi, esta matéria será preparada, em 2007, pelo regulador de todos os transportes terrestres. Isto é, vai ser o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres que irá finalizar esse processo. A proposta da CP está concluída, existem contributos do actual Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e, obviamente, será o grande regulador de todo o sector dos transportes terrestres que irá finalizar esta matéria.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, esta uma grande aposta do Governo porque vai ao encontro de necessidades concretas das pessoas e da necessidade de alterar o regime vigente,

Relativamente às questões colocadas acerca daquilo que está em vigor, no âmbito das relações normais e em resposta ao requerimento, terei todo o prazer em complementar a resposta que foi dada ao requerimento do Sr. Deputado. Assim, enviaremos as nossas respostas com a máxima brevidade — esta semana já não, porque não há tempo, mas no início da próxima semana.

O Sr. **Fernando Santos Pereira** (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para uma interpelação à Mesa

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

O Sr. **Fernando Santos Pereira** (PSD): — Sr. Presidente, a Sr.^a Secretária de Estado não respondeu às minhas questões nem desmentiu o que eu disse sobre os arredondamentos e sobre os tarifários paralelos. A Sr.^a Secretária de Estado apenas disse que o Governo está a trabalhar na revisão dos preços.

Assim, peço ao Sr. Presidente que mande distribuir um extracto da acta n.º 1465 do Conselho de Gerência da CP, de 7 de Dezembro de 2005, da qual consta o projecto de preços do Conselho de Gerência — é esse o nome do programa — e que mostra que foi nessa data criada uma equipa para «proceder à revisão da política tarifária com vista à sua optimização e adequação às necessidades políticas da CP».

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Há mais de um ano!

O **Orador**: — Estamos aqui a falar de uma acta do Conselho de Gerência com mais de um ano, ou seja, de 7 de Dezembro de 2005, e a Sr.^a Secretária de Estado veio aqui dizer que «estão a trabalhar»...!

Todos os dias milhares de utilizadores da CP estão a ser prejudicados na aquisição dos seus bilhetes, por isso era bom que o Governo andasse mais rapidamente.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos passar à oitava e última pergunta desta sessão de hoje, formulada pelo Partido Ecologista «Os Verdes», sobre o controlo da entrada de cargas contendo substâncias tóxicas ou radioactivas perigosas para a saúde humana ou para o ambiente nos portos nacionais.

Para a formular, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr. Secretário de Estado, a questão que Os Verdes trazem aqui com esta pergunta ao Governo não é nova. Com efeito, o Partido Ecologista «Os Verdes» denunciou e alertou para este problema em finais de 2004, designadamente através de quatro requerimentos apresentados aos Ministérios das Obras Públicas, da Saúde, da Ciência e do Ambiente, os quais ainda não foram respondidos. Naturalmente, por ter havido mudança de governo devem ter-se perdido... Na altura também questionámos o governo em sede de Comissão do Ambiente, mas, infe-

lizmente, não houve qualquer resposta.

Essa denúncia surgiu no seguimento de um conjunto de situações que têm ocorrido, a última das quais em Outubro de 2004, e que diz respeito a um barco, a um cargueiro, chamado Alexander Gabriel que vinha do Dakar, no Senegal, e que descarregou no Barreiro uma carga de sucata contendo radioactividade.

Este não foi caso único, pois já se tinha verificado em diversas ocasiões. As coisas passam-se da seguinte forma: os barcos descarregam a sua carga no cais da ATLANPORT, S. A., terminal da Quimiparque, no Barreiro, e aqui é manuseada por máquinas e trabalhadores. É então carregada em camiões, muitas vezes em caixa aberta e carregados até acima, com a sucata à vista e não protegida, atravessando zonas densamente povoadas até chegar à Siderurgia Nacional — Empresa de Produtos Longos, S. A., hoje de capitais espanhóis, no Seixal, onde será então fundida e assim reciclada.

Pelo menos desde 2002, foi detectada por várias vezes à entrada da Siderurgia sucata contendo radioactividade. Só aqui é que ela é detectada, pois esta unidade industrial, ao contrário do cais do Barreiro, está equipada com um pórtilho sensor de radioactividade porque necessita de proteger a sua própria produção e os seus equipamentos ficariam inutilizados se ali entrasse sucata contendo radioactividade. O Instituto Tecnológico e Nuclear tem sido sempre chamado nestas situações e tem registado que isto acontece.

Assim, a Siderurgia protege-se bem assim como à sua produção e aos seus equipamentos, mas os trabalhadores, quer os da Siderurgia, quer os do cais do Barreiro, quer as populações que habitam nas povoações atravessadas pelos camiões, quer ainda os seus condutores não estão protegidos.

Temos, assim, um preocupante problema de saúde laboral — não só pelo manuseamento mas também pela aspiração das poeiras que ali ficam depositadas depois do transporte da sucata — e um problema de saúde pública que é mais grave. Mas não só! A verdade é que as sucatas, que só depois, no Seixal, se descobre que estão contaminadas, chegam, muitas vezes, em navios que trazem documentação certificando — como estão obrigados —, que não trazem cargas radioactivas. Mas, caso contrário, serão obrigados a avisar, a alguma distância da costa, antes de aportarem e a pedirem a intervenção do Instituto Tecnológico e Nuclear.

Ora, isto não acontece, pelo que estamos em face de situações de flagrante ilegalidade colocando em perigo o ambiente e as populações. A verdade é que se não fosse a Siderurgia dispor de tal pórtilho detector de radioactividade nunca se saberia da entrada, no nosso país, desses materiais, desses resíduos perigosos, o que demonstra incapacidade dos nossos portos em combater a entrada ilegal desses materiais perigosos e radioactivos, constituindo, inclusivamente, um problema de segurança nacional, até porque é conhecida a existência de tráfico ilegal de urânio e plutónio a nível internacional e não estamos, aparentemente, preparados para detectar a entrada de radioactividade nos nossos portos.

Um estudo, de 2002, do Instituto Tecnológico e Nuclear intitulado *Substâncias radioactivas em depósitos de sucatas metálicas* aconselha, aliás, a instalação de pórtilhos detectores em postos fronteiriços.

Outro problema tem a ver com o facto de os equipamentos e dos solos onde esta sucata é depositada não estarem sujeitos a descontaminação, tal como as tenazes mecânicas das gruas que apanham o material em granel ou os camiões, que, suspeita-se, depois, servirão para transportar outros produtos, inclusivamente produtos de natureza agrícola, como tomate ou beterraba.

Há aqui, naturalmente, uma analogia preocupante, designadamente com a situação que foi denunciada, há algum tempo, em Huelva, pela parte de camiões de nacionalidade portuguesa transportando resíduos tóxicos e perigosos, servindo posteriormente esses camiões para transportar alimentos ou produtos agrícolas.

Sabemos que, desde 2004 até hoje, estas situações continuam a observar-se porque temos tido denúncias e informações nesse sentido.

Por isso, deixo-lhe a seguinte pergunta: que conhecimentos e acompanhamento tem o Governo...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, queira concluir.

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

Como dizia, que conhecimentos e que acompanhamento tem o Governo feito desta situação, em concreto no cais do Barreiro?

Que medidas foram tomadas pela Administração do Porto de Lisboa, não só para impedir a descarga de mercadorias com radioactividade mas também para penalizar o transporte fraudulento e ilegal? Que medidas foram tomadas a nível de outros portos nacionais? Há conhecimento de outros portos nacionais em que estas situações se verificam?

Finalmente, gostaria de saber se vão ser instalados pórtilhos de detecção de radioactividade nos portos nacionais ou, pelo menos, sensores móveis portáteis.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes.

A Sr.^a **Secretária de Estado dos Transportes**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes, relativamente a esta matéria e para me cingir ao tempo disponível, gostaria de começar por referir as medidas que foram tomadas em termos imediatos.

Para isso, foram adquiridos e distribuídos, por todos os trabalhadores, detectores pessoais de radioactividade que devem colocar sempre que estejam a manobrar navios que transportam sucata.

Portanto, é uma medida imediata, não é uma medida de fundo, mas que permite fazer imediatamente uma monitorização e um controlo.

Para além disso, está a ser concluído o processo de análise da aquisição de detectores de radioactividade colocados nas próprias «garras» dos equipamentos que fazem a remoção das sucatas, também como medida preventiva.

Para além disso, como se sabe, existe uma vasta legislação sobre estas matérias, quer de natureza ambiental quer de natureza procedimental, nacional e comunitária que prevê e salvaguarda estas matérias.

Mas estão a ser, também, criados mecanismos, nomeadamente nas áreas portuárias, mas também pelo IPTM (Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos) para melhor fiscalização destas questões, bem como fazer uma intervenção preventiva para que não ocorra este tipo de situações.

Para além disso, em termos de equipamentos e em concreto, já existe, por enquanto no porto de Lisboa, mas está também em vias de concretização no porto de Sines e no porto de leixões, a possibilidade, através do *scanner* que já existe no porto de Lisboa, e que vai existir nos outros, de fazer esse controlo que permite exactamente ver que tipo de mercadoria existe na carga que está em causa.

Existe, ainda, neste momento, a possibilidade de instalação de pórticos detectores de radiação nas entradas principais das áreas portuárias, à semelhança do que existe já nos portos dos Estados Unidos e da União Europeia, prevendo-se um investimento de 150 000 euros e que será lançado à consulta no primeiro semestre deste ano, para posterior adjudicação.

Ou seja, foram tomadas as medidas imediatas de salvaguarda dos trabalhadores, mas também foram tomadas medidas definitivas que possam salvaguardar e ultrapassar, estas situações no futuro.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para replicar, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes e dispõe de 1,5 minutos.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, agradeço-lhe as suas respostas.

É com prazer que a oiço dizer que algumas medidas foram tomadas, não sei quando foram, espero que não tenha sido muito recentemente e à pressa. Espero, de facto, que já estivessem em curso há bastante tempo.

De qualquer maneira, a Sr.^a Secretária de Estado falou, ainda, de outras medidas que estão previstas serem tomadas, mas não especificou quando as vai tomar, nem onde. Disse, também, que existe a possibilidade de instalação de pórticos de detecção de radioactividade e que vai ser lançado o concurso para a sua aquisição durante o primeiro semestre deste ano. Espero também que esta decisão já tenha sido tomada, pois, como sabe, isto foi denunciado em 2004 e, portanto, teríamos de esperar dois anos para que fossem tomadas medidas.

Espero, ainda, que não tenha sido a pergunta colocada pelos Os Verdes que levou ao apressar deste processo... Tenho a certeza absoluta de que assim não aconteceu, mas, já agora, eu gostaria também de fazer notar que apesar de ter havido a denúncia, em 2004, em relação a esta questão só agora estamos a tomar medidas. Já em relação à outra questão que a Sr.^a Secretária de Estado também referiu, do Container Security Initiative criada fundamentalmente para proteger os Estados Unidos da América e garantir que podemos exportar para lá, essa medida foi tomada muito mais celeremente e foram investidos 1,6 milhões de euros na instalação de um sistema de *scanner* pela Administração do Porto de Lisboa para garantir a segurança das exportações de materiais para os Estados Unidos. Lamentamos que este tenha tido prioridade em relação à protecção dos nossos portos nacionais e dos nossos trabalhadores.

Já agora, deixo-lhe mais algumas questões, que não tive oportunidade de colocar-lhe há pouco: está prevista alguma despistagem ou já foi feita alguma despistagem aos trabalhadores que se queixam de indisposições, de desmaios e de mal-estar, quando lidam com aqueles materiais? O que é que acontece à sucata contaminada que é ali depositada quando é detectada? Está prevista a descontaminação dos equipamentos e dos solos dos portos?

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Tiago.

O Sr. **Miguel Tiago** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado, o simples facto de existirem portos ou cais que recebem carga ou sucata em relação à qual exista a mais remota possibilidade de haver níveis de radioactividade acima dos naturais merece que seja pensada uma forma de garantir uma adequada triagem desses materiais.

Por mais do que uma vez, os trabalhadores do porto da Quimiparque confirmam a inexistência de qualquer forma de identificar materiais potencialmente perigosos à chegada. O porto recebe as sucatas, que são encaminhadas para a Siderurgia Nacional posteriormente, que fazem por terra o trajecto Barreiro-

Seixal. Ao chegarem às instalações da Siderurgia todos os materiais são, aí sim, como já descrito, analisados no que toca à existência de radioactividade, garantindo que não são fundidos materiais provenientes de sucatas com níveis de radioactividade acima do normal.

No entanto, todo o percurso das sucatas entre a Quimiparque e o Seixal é feito antes da verificação desses níveis. A carga chega e só depois de percorrer por camião diversos quilómetros nas estradas nacionais é analisada. Os trabalhadores que a manusearam até então não têm qualquer precaução especial para os materiais radioactivos, nem, tão-pouco, têm conhecimento se aqueles materiais possuem esses níveis de radioactividade ou não.

Importa, pois, que o Governo explique o que, desde há diversos anos, tem vindo a ser feito para garantir o cumprimento da lei. Soubemos agora que acabam de tomar um conjunto de decisões, mas importa esclarecer quando é que esses detectores vão ser efectivamente entregues — não ficou claro se já foram entregues os detectores individuais. Obviamente que saudamos essa decisão. Já agora, pergunto-lhe quando é que a decisão foi tomada.

Mas importa também saber para quando está prevista a solução de, de forma generalizada, instalar os pórticos de detecção de radioactividade nos portos passíveis de permitirem a entrada de cargas com radioactividade.

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

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

No estudo datado de 2002, que já foi referenciado, é assinalada como igualmente importante a realização de controlos radiológicos de toda a sucata antes da sua admissão. Este «antes da sua admissão» é o que faz aqui toda a diferença.

Vozes do PCP: — Muito bem!

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

O Sr. **António Carlos Monteiro** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado, a matéria que é aqui trazida pelo Partido Ecologista «Os Verdes» tem fundamentalmente a ver com a questão das sucatas, que são resíduos e, sendo resíduos, estamos a falar de matéria que tem a ver áreas de responsabilidade do Ministério do Ambiente.

Mas quanto temos resíduos com radioactividade está em causa a saúde das pessoas e aí tem a ver com o Ministério da Saúde.

Evidentemente que a questão em concreto, que são os portos, tem a ver com a área do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Mas, naquilo que diz respeito à fiscalização deste tipo de materiais, também há responsabilidades do Ministério da Administração Interna e do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior.

E a pergunta que gostaria de fazer é a de saber qual é o programa de intervenção que o Governo tem que possa, de forma transversal, abranger todas estas áreas da governação.

E porque, evidentemente, os resíduos nucleares não vêm apenas pelos nossos portos mas também temos aqui ao lado Espanha e temos mesmo resíduos produzidos em Portugal — e aí não queremos, como é evidente, entrar naquela situação da «casa arrombada, trancas à porta» —, é necessário saber previamente qual é o programa que o Governo tem para acompanhar esta matéria e procurar, tanto quanto possível, evitar que este tipo de problemas venha a causar danos à saúde pública e ao ambiente.

Registamos, evidentemente, as medidas que foram anunciadas pela Sr.^a Secretária de Estado, mas preocupa-nos o facto de não vermos aqui uma estratégia integrada para acompanhar esta matéria.

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

A Sr.^a **Isabel Jorge** (PS): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado, o transporte de mercadorias perigosas e poluentes poderia ser uma questão melindrosa e relevante, a exigir desta Câmara uma atenção muito especial, se não estivéssemos em Portugal no ano de 2007, obedecendo a convenções internacionais já ratificadas, a diversas disposições comunitárias já transpostas para a nossa ordem jurídica e a legislação nacional entretanto aprovada.

Para o Partido Ecologista «Os Verdes», cujo tema, como já reconheceram, é recorrente, não se trata senão de um mero exercício de retórica, talvez para mostrar que ainda têm causas próprias e preocupações ambientais. É compreensível...!

Daqui por um, dois ou três meses, provavelmente, voltarão «à carga» com a questão das cargas contendo substâncias tóxicas, perdoe-se-me a redundância.

Tendo presente o enquadramento jurídico-legal que rege o controlo das entradas das cargas contendo substâncias tóxicas ou radioactivas, gostaria que a Sr.^a Secretária de Estado nos esclarecesse sobre quan-

tos navios movimentaram cargas perigosas no ano de 2006 em Portugal e quais os portos que foram utilizados.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos adicionais, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Santos.

O Sr. **Miguel Santos** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Niti-damente falta aqui mais uma vez um responsável do Ministério do Ambiente, porque, para além do caso concreto apresentado, trata-se, naturalmente, de matéria que diz respeito ao comércio e à transferência de resíduos, e julgo que esta situação tem de ser vista mais como uma floresta e não somente como uma árvore.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O **Orador**: — E nesta matéria, mais uma vez, apesar de ser a hora de almoço para muitas pessoas, falta aqui um responsável pelo Ministério do Ambiente.

Vozes do PSD: — Ora, bem!

O **Orador**: — O último documento conhecido sobre esta matéria é o «Ponto da Situação — 2005», do Departamento de Gestão de Resíduos, do Instituto dos Resíduos, e aqui revela-se alguma preocupação sobre os dados apresentados. É que, para além dos dados apresentados relativamente ao movimento de exportação e importação de resíduos e do trânsito de resíduos no nosso território, não existe um único dado referente a fiscalização. Ou seja, sobre a fiscalização e os resultados daí obtidos é zero!

Os dados apresentados dizem somente respeito aos processos que foram acompanhados pelo Instituto dos Resíduos, e licenciados, o que pode explicar que, de 2004 para 2005, de acordo com esses dados oficiais, a importação de resíduos tenha descido 84%, o que não é natural que tenha acontecido. Julgo que naturalmente faltará aqui a fiscalização e é sobre essa matéria é que eu gostava de ver a situação esclarecida.

Depois, há um outro dado importante neste relatório, que diz respeito à exportação dos resíduos que é feita, quer para valorização quer para eliminação, e, nesta matéria, 94% é exportado para Espanha, através das nossas fronteiras terrestres.

É curioso verificar neste relatório, na pág. 4, que o próprio Instituto dos Resíduos, organismo tutelado pelo Ministério do Ambiente, refere o seguinte: «Contudo, no que diz respeito à exportação de resíduos perigosos, verifica-se que se continua a exportar muito mais para eliminação, dada a carência de infra-estruturas de resíduos perigosos existente a nível nacional, situação que se prevê que seja superada aquando da entrada em funcionamento dos CIRVER (...)». Mais uma vez, estamos aqui no ponto da «neblina», porque, relativamente aos CIRVER, ninguém sabe nada do que se está a passar. Sabemos, com certeza, que nenhum entrou em funcionamento.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O **Orador**: — Como lhe digo, Sr. Ministro, falta aqui um responsável do Ministério do Ambiente para responder sobre estas questões.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes.

A Sr.^a **Secretária de Estado dos Transportes**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, relativamente às questões colocadas, gostaria de começar por referir que foram finalizados, em meados do ano passado, mais concretamente em Junho, os planos portuários de recepção e gestão dos resíduos. No âmbito desses planos são definidos todos os procedimentos, quer de fiscalização quer de manuseamento, quando estamos em presença de mercadorias perigosas, designadamente — como, aliás, foi referido — qual é o nível de intervenção existente por parte de outras entidades que são exteriores aos portos, nomeadamente o Instituto Tecnológico e Nuclear, dependente do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, a Direcção-Geral de Saúde, o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM) e outros.

Também gostaria de salientar que é no âmbito destes planos que estão efectivamente previstas as medidas que referi de melhor fiscalização, de melhor acompanhamento destas matérias. Portanto, não são medidas preparadas para vir hoje, aqui, à Assembleia da República, ou seja, não são medidas que tenham

sido agora acabadas. Elas já constam de planos e, portanto, são medidas sustentáveis e que já estão em funcionamento.

Para além disso, quanto à introdução dos equipamentos que referi, trata-se de investimentos ainda avultados, trata-se de escolhas tecnológicas. Portanto, para estar em fase de lançamento de concurso este ano — e é neste semestre — também não são matérias que se tenham tratado esta semana; são matérias que, efectivamente, carecem de um aprofundamento técnico e a nível das empresas que são os nossos portos nacionais.

Relativamente ao CSI (Container Security Initiative), não se trata de uma matéria para protecção da segurança dos Estados Unidos da América, trata-se, sim, de uma questão de segurança de todos nós. Aliás, de outra forma não faria sentido que a grande maioria dos portos da União Europeia esteja a aderir a essa iniciativa para que se possa controlar actos, nomeadamente de terrorismo, que podem pôr em causa a nossa segurança nacional.

Vozes do PS: — Muito bem!

A **Oradora:** — Daí, a decisão que foi tomada, quer a nível do Porto de Lisboa quer, num segundo nível, em Sines e no Porto de Leixões, para aderirmos a essa iniciativa e para que possamos ter, de facto, os *scanner* que nos permitam analisar as cargas que estão dentro dos contentores e que entram nos nossos portos. Esta decisão, complementando com outras potencialidades, também nos permite actuar a este nível que estamos a referir.

Trata-se, pois, de questões de segurança, quer as que foram referidas de tutelas partilhadas quer as questões de segurança neste caso em concreto, que também têm tutelas partilhadas entre o Ministério da Defesa Nacional e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e que resultam, portanto, de trabalhos conjuntos, como, aliás, está expresso na «Estratégia Nacional para o Mar» que foi aqui apresentada há três meses atrás pelo meu colega, Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar.

Estas questões são muito sérias e têm de ser encaradas dessa maneira, pelo que estas medidas que anunciei, algumas já concluídas, outras a ser concretizadas, já reflectem a importância que este Governo atribui à segurança, seja ela relativa a matérias perigosas, seja ao terrorismo, seja àquilo que for que ponha em causa quer as questões de *safety* quer de *security* dos nossos portos e do nosso país, que é isso que está em causa.

Foi nesse contexto que essas medias foram efectivamente programadas, quer a nível dos planos que têm a ver com procedimentos de fiscalização e de actuação, quer a nível de novos investimentos que façam ultrapassar isso. E é, com certeza, com essa postura que estamos a actuar nesta matéria.

Relativamente às questões que foram colocadas, fui seleccionada para vir responder à pergunta colocada na medida em que incidia sobre portos. Porem, para responder a questões mais abrangentes naturalmente que terão de estar aqui presentes os responsáveis governativos dessas matérias.

Aplausos do PS.

O Sr. **Miguel Santos** (PSD): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente:** — Sr. Deputado Miguel Santos, pede a palavra que efeito?

O Sr. **Miguel Santos** (PSD): — Sr. Presidente, era só para fazer notar que, de facto, não houve uma resposta relativamente às matérias que coloquei.

Protestos do PS.

Sabemos porquê: há uma ausência. E no que diz respeito à importação de resíduos, ou seja, aos resíduos que entram no nosso país,...

O Sr. **Presidente:** — Sr. Deputado, pelo menos tem de dizer que pediu a palavra para fazer uma interpelação à Mesa.

O Sr. **Miguel Santos** (PSD): — Sr. Presidente, é uma interpelação à Mesa, como disse.

Em relação à importação de resíduos, no tal relatório do Instituto dos Resíduos só existe registo de entradas de resíduos em Portugal através do Porto de Leixões. Quero fazer esta nota também.

O Sr. **Presidente:** — Tem a palavra o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, também para interpelar a Mesa, seguramente.

O Sr. **Ministro dos Assuntos Parlamentares:** — Sim, Sr. Presidente, e a interpelação não é sobre a

condução dos trabalhos mas sobre o seu fim.

Sr. Presidente, é só para tornar claro, se me permite, que foi dirigida ao Governo uma pergunta sobre o controlo da entrada de cargas nos portos nacionais, tendo respondido a essa pergunta o membro do Governo que tem as competências no domínio dos portos nacionais.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador:** — Foi isso que esteve hoje em questão. Se estiver em questão outro problema, estará aqui presente o membro do Governo com competências sobre o mesmo.

O Sr. **Presidente:** — Srs. Deputados, estão concluídos os nossos trabalhos de hoje.

A próxima reunião realizar-se-á na próxima quarta-feira, dia 24, às 15 horas, tendo como ordem de trabalhos o debate mensal com o Primeiro-Ministro, cujo tema será anunciado no prazo regimental.

Está encerrada a sessão.

Eram 13 horas e 45 minutos.

Srs. Deputados que entraram durante a sessão:

Partido Socialista (PS):

Ana Catarina Veiga Santos Mendonça Mendes
Jorge Manuel Gouveia Strecht Ribeiro
José Augusto Clemente de Carvalho
Pedro Nuno de Oliveira Santos

Partido Social Democrata (PSD):

Arménio dos Santos
José Raúl Guerreiro Mendes dos Santos
Luís Álvaro Barbosa de Campos Ferreira
Mário Patinha Antão
Miguel Bento Martins da Costa de Macedo e Silva
Pedro Miguel de Azeredo Duarte

Partido Comunista Português (PCP):

Maria Luísa Raimundo Mesquita
Maria Odete dos Santos

Partido Popular (CDS-PP):

João Guilherme Nobre Prata Fragoso Rebelo
João Nuno Lacerda Teixeira de Melo

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

Partido Socialista (PS):

António Ribeiro Gameiro
João Barroso Soares

Partido Social Democrata (PSD):

António Joaquim Almeida Henriques

Srs. Deputados que faltaram à sessão:

Partido Socialista (PS):

Glória Maria da Silva Araújo
João Raul Henriques Sousa Moura Portugal
Joaquim Barbosa Ferreira Couto
Maria Isabel Coelho Santos
Maria Manuel Fernandes Francisco Oliveira
Maria Manuela de Macedo Pinho e Melo

Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz
Vitor Manuel Pinheiro Pereira

Partido Social Democrata (PSD):

António Edmundo Barbosa Montalvão Machado
Carlos Alberto Silva Gonçalves
Carlos Jorge Martins Pereira
Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva
José António Freire Antunes
José de Almeida Cesário
José Pedro Correia de Aguiar Branco
Luís Filipe Alexandre Rodrigues
Luís Manuel Gonçalves Marques Mendes

DIVISÃO DE REDACÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL