



DIÁRIO

da Assembleia da República

VII LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (1995-1996)

COMISSÃO PERMANENTE

REUNIÃO DE 12 DE SETEMBRO DE 1996

Presidente: Ex.^{mo} Sr. António de Almeida Santos

Secretários: Ex.^{mos} Srs. Artur Rodrigues Pereira dos Penedos
Fernando Santos Pereira

SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a reunião às 15 horas e 20 minutos.

Antes da ordem do dia. — Deu-se conta da entrada na Mesa das propostas de resolução n.ºs 18 a 21/VII, dos projectos de lei n.ºs 208 e 209/VII e da audição parlamentar n.º 6/VII, de requerimentos e da resposta a alguns outros.

Foi aprovado um parecer da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias relativo a retoma de mandato e substituição de Deputados do CDS-PP e do PS.

A Câmara deu assentimento à viagem de carácter oficial do Sr. Presidente da República a Estrasburgo entre os dias 22 e 24 e a Florença nos dias 25 e 26.

Foi aprovado o voto n.º 38/VII — De congratulação pela elevação e eficácia com que o Prof. Doutor Diogo Freitas do Amaral presidiu à Assembleia Geral das Nações Unidas (PSD, PS, CDS-PP e Os Verdes).

O Sr. Deputado Joel Hasse Ferreira (PS) teceu considerações sobre a situação económica do País.

O Sr. Deputado Octávio Teixeira (PCP) criticou as políticas seguidas pelo actual Governo, que considera serem idênticas às do governo do PSD, e respondeu depois a pedidos de esclarecimento do Sr. Deputado Joel Hasse Ferreira (PS).

Ordem do dia. — Procedeu-se a um debate com o Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (João Cravinho) a propósito do novo Plano Rodoviário Nacional Usaram da palavra, a diverso título, além daquele membro do Governo e do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas (Cristóvão Teixeira), os Srs. Deputados Natalina Moura (PS), Heloísa Apolónia (Os Verdes), Falcão e Cunha (PSD), Paulo Neves (PS), Jorge Ferreira (CDS-PP), José Calçada (PCP), Álvaro Amaro (PSD), Manuel Vargues (PS), Carlos Coelho (PSD) e Jorge Lacão (PS).

O Sr. Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 55 minutos.

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

Eram 15 horas e 20 minutos.

Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:

Partido Socialista (PS):

António de Almeida Santos.
António Fernandes da Silva Braga.
Artur Rodrigues Pereira dos Penedos.
Eurico José Palheiros de Carvalho Figueiredo.
Joel Eduardo Neves Hasse Ferreira.
Jorge Lacão Costa.
José Carlos Correia Mota de Andrade.
Júlio Manuel de Castro Lopes Faria.
Manuel Alegre de Melo Duarte.
Manuel Porfírio Vargues.
Martim Afonso Pacheco Gracias.
Natalina Nunes Esteves Pires Tavares de Moura.
Nelson Madeira Baltazar.
Nuno Manuel Pereira Baltazar Mendes.
Oswaldo Alberto Rosário Sarmento e Castro.
Paulo Jorge dos Santos Neves.

Partido Social Democrata (PSD):

Álvaro dos Santos Amaro.
Carlos Miguel Maximiano de Almeida Coelho.
Fernando José Antunes Gomes Pereira.
João Bosco Soares Mota Amaral.
Joaquim Martins Ferreira do Amaral.
José Bernardo Veloso Falcão e Cunha.
Luís Filipe Menezes Lopes.
Luís Manuel Gonçalves Marques Mendes.
Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes.
Maria Manuela Dias Ferreira Leite.
Miguel Bentos Martins da Costa de Macedo Guedes.
Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas.
Pedro Manuel Mamede Passos Coelho.

Partido do Centro Democrático Social — Partido Popular (CDS/PP):

Jorge Alexandre Silva Ferreira.
Nuno Jorge Lopes Correia da Silva.

Partido Comunista Português (PCP):

João António Gonçalves do Amaral.
José Fernando Araújo Calçada.
Octávio Augusto Teixeira.

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Heloísa Augusta Baião de Brito Apolónia.

ANTES DA ORDEM DO DIA

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, o Sr. Secretário vai dar conta dos diplomas, dos requerimentos e das respostas a requerimentos que deram entrada na Mesa.

O Sr. **Secretário** (Artur Penedos): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, deram entrada na Mesa, e foram admitidos os seguintes diplomas: propostas de resolução n.º 18/VII — Aprova para ratificação a Emenda ao artigo 20.º, parágrafo 1, da Convenção sobre a Eliminação de Todas

as Formas de Discriminação Contra as Mulheres, aprovada pela Resolução n.º 50/202 (1995) da Assembleia Geral das Nações Unidas, de 22 de Dezembro de 1995, que baixa às 2.ª e 12.ª Comissões, 19/VII — Aprova para ratificação o Acordo de Alteração da Quarta Convenção ACP-CE de Lomé, assinado em Maurícia, em 4 de Novembro de 1995, que baixa à 2.ª Comissão, 20/VII — Aprova para ratificação o Acordo Interno Relativo ao Financiamento e à Gestão das Ajudas da Comunidade no âmbito do Segundo Protocolo Financeiro à Quarta Convenção ACP-CE de Lomé, assinado em 20 de Dezembro de 1995, que baixa às 2.ª e 9.ª Comissões, e 21/VII — Aprova para ratificação o Protocolo da Quarta Convenção ACP-CE de Lomé na sequência da Adesão da República da Áustria, da República da Finlândia e do Reino da Suécia à União Europeia, assinado em Maurícia, em 4 de Novembro de 1995, que baixa igualmente às 2.ª e 9.ª Comissões; projectos de lei n.ºs 208/VII — Criação de vagas adicionais no ensino superior, reposição de justiça no acesso ao ensino superior (Deputado do PS Sérgio Vieira) e 209/VII — Cria vagas adicionais para os estudantes que realizaram a 2.ª fase dos exames nacionais (Deputado do CDS-PP Jorge Ferreira), tendo ambos baixado à 6.ª Comissão; e audição parlamentar n.º 6/VII — Realização de uma audição parlamentar com a presença da Secretária de Estado da Educação e Inovação (CDS-PP), que baixou à 6.ª Comissão.

Foram apresentados à Mesa os seguintes requerimentos: aos Ministérios do Ambiente e da Economia, formulados pelo Sr. Deputado Macário Correia; ao Ministério da Administração Interna e ao Alto Comissário para as Minorias Étnicas e para a Imigração, formulados pelo Sr. Deputado António Filipe; ao Ministério da Educação, formulados pelos Srs. Deputados Sílvio Rui Cervan e Jorge Ferreira; às Câmaras Municipais de Matosinhos e de Vila Nova de Gaia, formulados pela Sr.ª Deputada Heloísa Apolónia; ao Ministério da Saúde, formulados pelo Sr. Deputado Jorge Roque Cunha; a diversos Ministérios, formulados pelo Sr. Deputado Macário Correia; aos Ministérios da Economia e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, formulados pelo Sr. Deputado Lino de Carvalho; aos Ministérios do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território e do Ambiente, e à Câmara Municipal de Setúbal, formulados pela Sr.ª Deputada Heloísa Apolónia; ao Ministério da Administração Interna, formulado pelo Sr. Deputado António Braga; ao Ministério da Educação, formulado pelo Sr. Deputado Afonso Lobo; ao Ministério da Educação e à Câmara Municipal de Vila Verde, formulados pelo Sr. Deputado Sérgio Sousa Pinto; aos Ministérios do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, das Finanças e da Solidariedade e Segurança Social, formulados pelo Sr. Deputado Fernando Pedro Moutinho; ao Ministério da Economia, formulado pelo Sr. Deputado Macário Correia; a diversos Ministérios e à Direcção-Geral de Viação, formulados pelo Sr. Deputado Mendes Bota; ao Ministério do Ambiente, formulado pelo Sr. Deputado Bernardino Soares; ao Governo, formulado pela Sr.ª Deputada Isabel Castro; à Câmara Municipal da Amadora, formulado pelo Sr. Deputado Ismael Pimentel; ao Ministério do Ambiente, formulado pela Sr.ª Deputada Amélia Antunes; ao Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, formulados pelo Sr. Deputado Lino de Carvalho; ao Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, formulado pelo Sr. Deputado Manuel Moreira; ao Ministério da Educação,

formulados pela Sr.^a Deputada Maria José Nogueira Pinto; ao Ministério das Finanças, formulado pela Sr.^a Deputada Manuela Ferreira Leite.

Entretanto, o Governo respondeu aos requerimentos apresentados pelos seguintes Srs. Deputados: Crisóstomo Teixeira, na sessão de 7 de Novembro; Isabel Castro, nas sessões de 25 e no dia 30 de Janeiro, 20 de Março, 11 de Abril, 15, 16, 17, 22 e 30 de Maio e no dia 18 de Junho; Fernando Pedro Moutinho, nas sessões de 28 de Fevereiro, 8 de Maio e 11 de Junho; Manuel Alves de Oliveira, na sessão de 21 de Março; Pacheco Pereira, na sessão de 3 de Abril; Luís Sá, na sessão de 18 de Abril; António Rodrigues, na sessão de 30 de Abril; António Braga, na sessão de 9 de Maio; Duarte Pacheco, na sessão de 16 de Maio; Jorge Roque Cunha e Octávio Teixeira, na sessão de 22 de Maio; Arnaldo Homem Rebelo, no dia 28 de Maio e 5 de Junho; Costa Pereira, nas sessões de 31 de Maio, 4 e 20 de Junho; Afonso Candal, Luís Veríssimo, Carlos Marta e Mendes Bota, na sessão de 5 de Junho; Artur Penedos, na sessão de 11 de Junho; Fernanda Costa, no dia 18 de Junho; Roleira Marinho e Lino de Carvalho, nas sessões de 19, 20 e 25 de Junho e 3 e 11 de Julho; Macário Correia, Luísa Mesquita, Octávio Teixeira, Jorge Ferreira, Maria José Nogueira Pinto e Paulo Portas, nas sessões de 20, 25, 26 e 27 de Junho e 2, 4 e 10 de Julho e nos dias 17 e 30 de Julho; Arménio Santos, Filomena Bordalo e Bernardino Soares, na sessão de 21 e 28 de Junho; António Filipe, António Antunes e Sérgio Vieira, nas sessões de 26 de Junho e 2 e 12 de Julho; Luís Pedro Martins, na sessão de 2 de Julho; Jorge Valente e José Calçada, na sessão de 3 de Julho; Adriano Azevedo, Cardoso Ferreira, Bernardino Vasconcelos e Manuel Moreira, na sessão de 4 de Julho; José Junqueiro e Sílvia Rui Cervan, na sessão de 10 de Julho; Mota Amaral, Manuela Aguiar e Odete Santos, na sessão de 11 de Julho; João Amaral, na Comissão Permanente de 18 de Julho; Martinho Gonçalves, na sessão de 14 de Março; Isabel Castro, nas sessões de 18 de Abril e 3 de Julho; António Filipe e Luísa Mesquita, na sessão de 26 de Junho; Carlos Coelho, na sessão de 2 de Julho; José Calçada, na sessão de 4 de Julho; Barbosa de Oliveira, José Cesário, Odete Santos, João Amaral e Bernardino Soares, na sessão de 11 de Julho; Jorge Ferreira, na sessão de 12 de Julho; Manuel Moreira, no dia 17 de Julho; Paulo Portas, na Comissão Permanente de 18 de Julho; Nuno Correia da Silva, no dia 30 de Julho; Ricardo Castanheira, na sessão de 30 de Abril; António Filipe, na sessão de 12 de Junho; Luís Pedro Martins, e Carlos Coelho, na sessão de 2 de Julho; Heloísa Apolónia, no dia 9 de Julho; Roleira Marinho, na sessão de 11 de Julho; Manuela Aguiar, no dia 16 de Julho; Maria José Nogueira Pinto, na sessão de 20 de Junho; e António Filipe, na sessão de 12 de Julho.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, o Sr. Secretário vai dar conta de um relatório e parecer da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias sobre retoma de mandato e substituição de Deputados.

O Sr. **Secretário** (Artur Penedos): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, o relatório e parecer refere-se à retoma de mandato do Sr. Deputado Luís Nobre Guedes, do CDS-PP, cessando Ismael Pimentel, a partir do dia 20 de Setembro corrente, e à substituição do Sr. Deputado João Palmeiro Novo, do PS, com início em 13 de Setembro corrente, por Teresa Maria Gonçalves Narciso.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está em apreciação. Não havendo inscrições, vamos votar o parecer.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Srs. Deputados, vou ler o parecer e proposta de resolução da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, que é do seguinte teor:

A Comissão de Negócios Estrangeiros, Comunidades Portuguesas e Cooperação da Assembleia da República, tendo apreciado a mensagem de S. Ex.^a o Presidente da República, em que solicita o assentimento para se deslocar, em viagem de carácter oficial, a Estrasburgo, entre os dias 22 e 24, e a Florença nos dias 25 e 26 do corrente, apresenta ao Plenário a seguinte proposta de resolução:

Nos termos do n.º 1 do artigo 132.º da Constituição, a Assembleia da República dá assentimento à viagem de carácter oficial de S. Ex.^a o Presidente da República a Estrasburgo e a Florença, entre os dias 22 e 24 e 25 e 26 do corrente.

Srs. Deputados, vamos votar o parecer e proposta de resolução.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Foi também apresentado por Deputados do PSD, do PS, do CDS-PP e de Os Verdes o voto n.º 38/VII — De congratulação pela elevação e eficácia com que o Prof. Doutor Diogo Freitas do Amaral presidiu à Assembleia Geral das Nações Unidas, que é do seguinte teor:

No momento em que o Sr. Professor Doutor Diogo Freitas do Amaral cessa funções como Presidente da Assembleia Geral das Nações Unidas a Assembleia da República, reunida em sessão da Comissão Permanente, saúda-o, reconhecendo o mérito do trabalho que realizou em prol da reforma daquele importante areópago internacional, onde, pela elevação e eficácia com que exerceu as funções, prestigiou a comunidade internacional, honrou Portugal e dignificou a Nação Portuguesa.

Vamos votar, Srs. Deputados.

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PSD, do CDS-PP e de Os Verdes e a abstenção do PCP.

Srs. Deputados, vamos dar início ao período relativo às intervenções sobre assuntos de relevante interesse nacional, dando, para esse efeito, a palavra ao Sr. Deputado Joel Hasse Ferreira.

O Sr. **Joel Hasse Ferreira** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Interessa hoje fazer uma referência significativa à situação económica do País, não necessariamente em termos dos grandes indicadores da actividade macro-económica mas essencialmente em termos das perspectivas de evolução da estrutura económica nacional, nomeadamente do seu tecido empresarial.

A incapacidade do anterior governo em apoiar de forma eficaz e consequente o tecido empresarial nacional gerou a necessidade de, no contexto da economia global em que cada vez mais nos vamos inserindo, criar instrumentos eficazes de ajuda à reconversão das empresas em situação financeira difícil mas economicamente viáveis.

Voices do PS: — Muito bem!

O Orador: — O quadro de acção recentemente criado pelo actual Governo Socialista e da nova maioria, visando «a criação de mecanismos efectivos de consolidação financeira e reestruturação empresarial», dirige-se à regeneração do tecido económico, articulando a iniciativa do Estado com a actuação das empresas no mercado e um correcto e eficaz funcionamento do sistema financeiro neste domínio.

Voices do PS: — Muito bem!

O Orador: — A garantia pelo Estado de parte dos financiamentos bancários contratados entre as instituições de crédito e as empresas assume aqui um cariz particularmente importante, correspondendo a uma das formas de o Estado intervir no processo, correndo algum risco ponderado.

Por outro lado, a legislação já publicada prevê mecanismos prudentes e prazos razoavelmente céleres de apreciação dos projectos em causa, bem como uma intervenção empenhada da própria banca, fazendo participar o sistema financeiro num processo que também lhe diz respeito.

É necessário, pois, reforçar a capacidade empresarial, melhorar a articulação entre o sistema financeiro e as empresas e fazer o Estado intervir de forma rigorosa, coordenada e célere nestes processos.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: É conhecida, embora talvez não suficientemente divulgada, a situação de muitas empresas face às dívidas ao fisco e à segurança social. Os processos de recuperação das dívidas ao fisco estabelecidos pelo ex-Ministro Catroga, se tiveram alguma utilidade, não atingiram em boa parte os objectivos previstos e algo de paralelo se poderá dizer da execução de muitos dos acordos com a segurança social. Ora, o que se prevê no conjunto da legislação promulgada pelo actual Governo estabelece medidas excepcionais de diferimento de pagamento, de redução de valor, de conversão em capital das dívidas de forma a que se clarifiquem e resolvam os problemas das situações de dívidas excessivas e descontroladas das empresas ao fisco e à segurança social. Enfim, uma articulada combinação de soluções, que permitirá, segundo julgamos, uma outra eficácia na resolução dos problemas.

E os problemas são tanto mais importantes quanto a herança deixada pela gestão do anterior governo neste domínio é pesada: mais de mil milhões de contos de dívidas das empresas ao fisco e à segurança social.

Voices do PS: — Muito bem!

Protestos do PSD.

O Orador: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: É urgente renovar o tecido empresarial nacional, melhorar a produtividade das empresas e imperioso sanear as situações financeiramente desequilibradas. O País, no quadro da competitividade global em que se insere a nossa economia, precisa de uma estrutura produtiva capaz de se inserir no mercado mundial, criar empregos e contribuir para o bem-estar dos portugueses.

Voices do PS: — Muito bem!

O Orador: — Julgamos que este conjunto de medidas já promulgadas e a publicar constituem um excelente contributo para a recuperação da economia portuguesa, um contributo indispensável para a criação de empregos e para uma melhor inserção das empresas na economia europeia e mundial.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Octávio Teixeira.

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O Governo e o Partido Socialista têm considerado excessivo que o PCP os acuse de, em questões e orientações fundamentais, prosseguirem políticas idênticas às do governo do PSD.

Bem desejaríamos nós, e muitos dos portugueses que votaram no PS em Outubro passado, que assim não fosse. Mas é essa a realidade dos factos, diariamente demonstrada.

O Sr. António Braga (PS): — Olhe que está enganado!

O Orador: — Recorde-se, por exemplo, a entrevista do Secretário de Estado da Indústria e Energia publicada no *Diário de Notícias* da passada segunda-feira.

Sorridente e sem qualquer pudor, declara que vai encerrar as empresas mineiras, que tenciona privatizar rapidamente todas as empresas públicas industriais e, numa postura de defensor acérrimo das ideias ultraliberais, classifica de grande erro as privatizações que foram realizadas em 1975. E com menos pudor ainda, sem qualquer sensibilidade, explica que a concretização destas suas intenções vai gerar mais uns largos milhares de despedimentos, vai aumentar o já incombortável nível de desemprego.

Tudo isto poderia ser dito e foi feito pelos governos do PSD, com o mesmo objectivo liquidacionista da estrutura produtiva portuguesa e com a mesma insensibilidade social. Ignorando, por exemplo, que o encerramento de minas como a de Aljustrel, para além dos aspectos económicos de aproveitamento dos nossos recursos, põe em causa a sobrevivência de praticamente toda a população da vila. E esquecendo e contrariando, por acréscimo, as recentes promessas do responsável pela tutela da indústria de viabilização económica da exploração daquelas minas.

É possível que as guerrilhas intestinas entre os membros do Governo deste Ministério ainda se prolonguem, e que este Secretário de Estado esteja agora a tentar substituir o actual Ministro.

O Sr. João Amaral (PCP): — Muito bem!

O Orador: — Mas a economia nacional e os trabalhadores é que não podem ser as vítimas destas tacanhas ambições pessoais.

É confrangedor, quando vindo de alguém que se intitula de socialista, a reverência e o pesar demonstrados pelo Secretário de Estado quando lamenta que o Sr. António Champalimad tenha sido expropriado da Siderurgia e das cimenteiras, e o Sr. Mello da Lisnave e do império CUF.

E com que «inveja» não ficará o Eng.º Mira Amaral, ao ouvir agora um Secretário de Estado socialista afirmar que no próximo semestre vai privatizar as empresas industriais públicas, coisa que ele, enquanto Ministro, não conseguiu levar até ao fim, escamoteando, um e outro, por

exemplo, que foi com as privatizações das empresas do sector público que se arruinou por completo o sector da metalomecânica pesada no nosso País.

Também há pouco tempo atrás este mesmo Secretário de Estado da Indústria e Energia anunciou, provinciana e publicamente, que abriria uma garrafa de champanhe por cada empresa que fosse privatizada... — tal como Cavaco Silva comemorava os acordos de concertação. Já que o pudor lhe falta, faça-o ao menos com espumante nacional, e que não sejam os dinheiros públicos a suportarem essa despesa!

O Sr. João Amaral (PCP): — Muito bem!

O Orador: — Aliás, neste campo das privatizações, o Secretário de Estado da Indústria está bem acompanhado no Governo, em particular pelo seu homólogo do Tesouro e das Finanças. Este é uma cópia fiel, a imagem reflexa, do Dr. Elias da Costa. Publicamente, ninguém o vê, ninguém o ouve, ninguém o conhece. A sua única preocupação, o seu único objectivo e objecto de trabalho é privatizar, privatizar. Pela calada dos corredores e com a mesma falta de transparência com que o fazia Elias da Costa. Tal como o parece mostrar a privatização do BFE.

O Sr. João Carlos da Silva (PS): — Não é verdade!

O Orador: — Como idêntico ao do PSD é o comportamento do Governo em relação à União Europeia. Lá está ele, o Governo, em plenos trabalhos da CIG, a aceitar o alargamento das decisões por maioria qualificada, disposto a aceitar a alteração da ponderação de votos no Conselho e, eufemisticamente, a declarar que todos os países devem estar representados em todas as instituições, mas em simultâneo, a propor a existência de Comissários em rotação e de pseudocomissários sem pasta, isto é, sem qualquer competência ou poder. Ou seja, lá está ele, o Governo do PS, a ceder em pontos importantes para a defesa dos interesses do País.

O Sr. João Amaral (PCP): — Muito bem!

O Orador: — É por estas práticas e pela ausência de alterações das políticas anteriores por parte do Governo do PS que a produção industrial continua em quebra, que o investimento privado prossegue em baixa, que o desemprego permanece em alta e que o Produto Interno Bruto não mais recupera.

E, como já o prenunciou o Ministro das Finanças, não caia o Governo do Partido Socialista na tentação de escamotear a má evolução da economia portuguesa com ilegítimas e fraudulentas medidas administrativas.

Quem em Portugal tem competência para elaborar as contas nacionais oficiais, para calcular o valor do Produto Interno Bruto, é o Instituto Nacional de Estatística. E, nessa matéria, nem o Ministério das Finanças nem o Governo têm qualquer legitimidade para darem «palpites» e muito menos para imporem uma qualquer sobreavaliação dos valores oficiais.

A realidade, Srs. Deputados do PS, não se altera com manipulações estatísticas. Pode e deve alterar-se com novas e diferentes políticas, com uma clara diferenciação entre as orientações e práticas do Governo do PS em relação às dos governos do PSD, coisa que até agora não foi feita.

Aplausos do PCP.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Joel Hasse Ferreira.

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Octávio Teixeira, faço-lhe a justiça de considerar — no entanto, deixo-lhe esta observação a título de pergunta — que V. Ex.^ª, para além de ter visto o título, terá lido com atenção a entrevista do Sr. Secretário de Estado. Na verdade, parece-me que, no que se refere ao sector mineiro, o que é dito pelo Secretário de Estado na entrevista não é exactamente o Sr. Deputado aqui disse.

De facto, não me parece que seja política do Governo proceder ao enterro do sector mineiro, tal como vem dito em primeira página. Creio que o sector mineiro foi deixado em má situação; nos últimos anos, os governos de Cavaco Silva pouco fizeram para melhorar a situação desse sector. Como o Sr. Deputado sabe, há empresas que têm uma situação particularmente difícil, por opções não feitas em tempo correcto e por um conjunto de outras condições. É o que se passa em relação às Pirites Alentejanas e a algumas das áreas da Companhia Portuguesa do Cobre. Julgo, no entanto, que há condições para o Governo actuar no sentido de reestruturar o que precisar de o ser e reconverter o que for necessário reconverter. Esta parece-me ser uma preocupação importante deste Governo.

Em qualquer caso, pensamos haver aqui problemas de fundo que ultrapassam em muito o sector mineiro. O próprio programa, que abordei há pouco, de recuperação de empresas em situação financeira difícil parece-nos extremamente importante.

Julgo que o Sr. Deputado — e queria perguntar-lho — concordará connosco em como pode ser importante este debate de urgência que propusemos sobre recuperação de empresas em crise e emprego, a ser feito a breve prazo no Plenário. Estamos convencidos de que importa uma discussão nacional alargada a este respeito, de modo que todas as críticas sejam feitas nesta fase e as possibilidades de conjugação deste conjunto de instrumentos com outras formas de actuação política no campo económico sejam discutidas de maneira alargada. Pensamos que o Sr. Deputado concordará connosco neste ponto e que o seu contributo nesse debate será válido.

Por outro lado, o Sr. Deputado está consciente de que há diferenças entre nós, nomeadamente na concepção que os nossos grupos parlamentares ou os nossos partidos têm quanto à economia de mercado e à articulação entre a importância da competitividade das empresas no mercado e a aplicação dos valores da solidariedade e da defesa dos interesses de todos os cidadãos e dos trabalhadores em especial, que vemos de maneira diferente.

O Sr. João Amaral (PCP): — Agora! Agora!

O Orador: — É evidente que, se calhar, quer uns e quer outros fizemos alguma evolução nesse caminho. Penso que nos interessará atestar num debate a forma como as soluções que propomos serão melhores para a economia nacional.

Vozes do CDS-PP: — Ainda não chega!

O Orador: — Não chega, mas VV. Ex.^{as}, que estão a falar desse lado, à minha esquerda física, mas à minha direita política, serão dos que têm menos autoridade para falar nesta matéria.

Quanto à questão da União Europeia, estará V. Ex.^a convicto e consciente de que este grupo parlamentar, absolutamente solidário com todo o processo de construção da União Europeia — e as posições do partido de V. Ex.^a nem sempre, em nosso entender, têm sido as mesmas ao longo deste processo, e algumas delas têm vindo no sentido que consideramos ser o positivo —, está firmemente empenhado na defesa do que nos parece central no processo de União Europeia, ou seja, uma mais forte participação nas decisões políticas, a defesa da participação activa de Portugal e de todos os Estados nesse processo, o não recuarmos nessa participação dos Estados sobre qualquer pretexto e a possibilidade de aí mantermos uma intervenção firme?

Dentro de dias haverá aqui um debate sobre a participação de Portugal no processo de construção da União Europeia, que, julgo, será esclarecedor, para vermos como podemos defender, no quadro da União Europeia, de forma eficaz e redobradamente eficiente, os interesses de Portugal.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder, se assim o desejar, tem a palavra o Sr. Deputado Octávio Teixeira.

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Joel Hasse Ferreira, em relação à primeira parte do seu pedido de esclarecimento, no que se refere ao sector mineiro, registo da sua parte uma notável concordância, na generalidade, com o que eu disse. De facto, li — e a entrevista está sublinhada — que expressamente nas minas de Aljustrel, na Carbonífera do Douro e nas minas da ENU só ficará alguma exploração de urânio para investigação científica, *tout court*, mais nada. São 5000 postos de trabalho que desaparecem, são mais 5000 desempregados.

Quanto à questão de vermos de modo diferente os problemas sociais, Sr. Deputado, certamente estamos a vê-los de forma muito diferente. Recordo-me de que há uns tempos atrás, quando VV. Ex.^{as} não eram Governo, era maior a proximidade da nossa visão desses problemas sociais. De Outubro para cá alterou-se extremamente o vosso ângulo de visão.

O Sr. António Braga (PS): — Também não é assim!

O Orador: — Agora, de vem em quando, ainda fazem algumas declarações sobre solidariedade e defesa de aspectos sociais. Mas, em termos de acção prática, nada! Em termos de acção prática, é sempre a agravar e a piorar.

O Sr. João Amaral (PCP): — A prática é o betão!

O Orador: — Por último, falemos da participação de Portugal nas Comunidades. O Sr. Deputado acaba de dizer que o Governo e o Partido Socialista têm como grande prioridade a defesa da participação de Portugal nas decisões políticas. Mas, então, é acabando com o voto por unanimidade, substituindo-o por voto por maioria, é alterando a ponderação de votos em desfavor de Portugal e é muito provavelmente eliminando um comissário português que estão a defender a participação de Portugal nas decisões políticas? Ou considerarão que os comissários — para falar apenas nesta questão — são meros tecnocratas, que não tomam decisões políticas?

Sr. Deputado, há uma questão que é essencial, e com ela termino: não basta o discurso; o que é essencial e fundamental é a prática, desde que ela coincida com o discurso, ou, então, deixem de fazer esse discurso, porque ele é falso.

Aplausos do PCP.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, terminámos o período de antes da ordem do dia.

Eram 15 horas e 50 minutos.

ORDEM DO DIA

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, como sabem, a ordem do dia de hoje é preenchida com um debate com o Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território a propósito do novo Plano Rodoviário Nacional.

Tem a palavra, Sr. Ministro.

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (João Cravinho): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Estamos aqui presentes, a pedido da Comissão Permanente, para apreciar e trocar impressões a propósito do novo Plano Rodoviário Nacional, cujo anteprojecto foi entregue a esta Assembleia no fim de Julho. Ao mesmo tempo, fez-se também entrega desse anteprojecto aos conselhos consultivos de região e pediu-se o seu pronunciamento a propósito da matéria nele inscrita a título preliminar.

O Governo empenhou-se num amplo processo de consulta e é em espírito de completa abertura para as ideias, as sugestões e os pedidos de esclarecimento que os Srs. Deputados nos queiram dirigir que estamos aqui.

Tratando-se de um anteprojecto, é evidente que estamos sempre em boa altura de acolher novos pontos de vista que mereçam toda a ponderação. É com este espírito de abertura que aqui estamos. Pensamos que um tema desta natureza deve suscitar um amplo debate no País, o que se está verificando, congratulamo-nos com isso, estamos atentos às diversas ideias que têm sido formuladas, faremos um síntese e uma ponderação muito reflectida de todas as sugestões que nos sejam dadas, consideraremos a representatividade de quem as emite como um atributo muito importante para efeitos de decisão final e, nestes termos, o Governo, dentro das suas obrigações como executivo, decidirá e assumirá as suas responsabilidades, fazendo a aprovação do decreto-lei respectivo e estabelecendo os planos de execução que resultem desse normativo.

Quero também dizer, quase a título preliminar, que a experiência colhida nos últimos anos nos traz um ensinamento importante. O Plano Rodoviário Nacional que está em vigor começou a ser preparado em 1978, foi promulgado em 1985, e tem, desde a sua génese até este momento, cerca de 16 ou 17 anos. Sucede que, como decreto-lei promulgado, ele tem 11 anos. A simples comparação da matriz básica de 1985 com aquela que constitui o fundamento deste anteprojecto mostra com clareza que se deram muitas transformações no País e que a rede que hoje se propõe é muito mais densa, muito mais completa, sem qualquer sombra de dúvida. É totalmente natural que assim suceda.

Daí tiramos o ensinamento de que não devemos estar a pensar nesta nova revisão como uma obra definitiva indefinida. Queremos dizer que nos parece perfeitamente na-

tural e justificado que dentro de alguns anos, que não poderão nem deverão ser muitos, no início da próxima década, se proceda a nova revisão. Há duas razões fundamentais para isso.

A primeira é o pleno funcionamento — como esperamos — das autarquias regionais, o que vem introduzir neste processo um factor de racionalização e adequação às realidades territoriais extremamente importante. Julgamos que será necessário, mal essas autarquias regionais possam ter dominado os *dossiers* e entrado na realidade concreta da governação a seu nível, que elas possam dar o seu contributo pleno para uma revisão que tanto as interessa.

Estamos, assim, por esta razão, a encarar como natural uma nova revisão na entrada da próxima década. E também porque pensamos que estes anos vão trazer grandes transformações ao País — e já as estão trazendo —, julgamos que, também por essa razão, se poderá alterar muita da fundamentação técnica que, hoje, temos como segura. Nomeadamente, na medida em que há controvérsias em certas áreas, que não o são no plano imediato mas nas perspectivas de desenvolvimento de médio e, sobretudo, de longo prazo, o que muitas vezes se visa acautelar com certo tipo de propostas, será, então, nessa altura que teremos todos os elementos para saber como, de facto, os utentes, os utilizadores da rede, se posicionam perante diversas perspectivas de itinerários alternativos.

Agora, não podemos, de modo algum, ter a certeza de que tudo quanto poderemos projectar, face ao desenvolvimento da própria rede, se virá a realizar. Teremos de contar com um factor de certo modo importante, que não nos tolhe neste momento mas que convirá verificar e acompanhar com cuidado, que é o da liberdade individual, o da escolha, o da preferência individual, que venha a ser feito pelos próprios utilizadores. E quando se tem uma densificação da rede, verifica-se que os efeitos induzidos sobre a utilização dos diversos troços são, por vezes, difíceis de prever e dão origem a fluxos de transporte bastante diversificados em relação à perspectiva de planeamento que hoje temos pela frente.

Pensamos, portanto, que, sem dramatismo, sem procurar fazer disso questão de vida ou de morte, temos, neste momento, condições para planear com segurança a revisão deste Plano, para que ele se execute, nos próximos quatro ou cinco anos, também com grande sentido de adequação às necessidades da população. E poderemos, dentro de alguns anos, na entrada da próxima década, revê-lo de novo, afiná-lo, atribuir novas prioridades, completar a densificação da malha, estabelecer, então, com muito maior certeza e segurança, a defesa de interesses legítimos, mas que se projectam de tal maneira longe no tempo que, nesta altura, fazer desses interesses questões de vida ou de morte ultrapassa a base do nosso conhecimento e do razoável.

Com estas duas perspectivas preliminares, gostaria de sublinhar alguns traços fundamentais do anteprojecto — e estou sempre a falar de um anteprojecto — de revisão do Plano Rodoviário Nacional.

Em princípio, estamos perante uma situação em que se mantêm todos os itinerários principais. Não vemos razão para alterar os IP, excepto nas regiões metropolitanas de Lisboa e do Porto, por força das acessibilidades que recentemente se decidiram: uma em construção e a outra construída, concretamente, em Lisboa, a nova ponte e, no Porto, a ponte do Freixo. Aí, nas regiões metropolitanas, há, de facto, necessidade de alguns complementos, de algumas revisões.

Sem dúvida alguma, há uma necessidade mais acentuada de rever os itinerários complementares. Por isso, na nossa proposta, fazemos uma listagem discriminada de revisão de itinerários complementares por acrescentamento da rede. Mas também pensamos que na rede complementar há lugar para passar do conceito de «outras estradas» para um conceito de estradas nacionais.

E para ser breve, sem querer, portanto, referir matéria que consta da documentação que vos foi distribuída — o importante será termos todo o tempo para a troca de impressões no debate —, julgamos que, desde já, se impõe também a introdução do conceito de «estrada regional». Portanto, há uma rede regional com critérios definidos para a sua classificação. E no plano municipal, das estradas municipais, há algumas reclassificações, que também estão especificadas.

De tudo isto resultam as seguintes extensões do Plano Rodoviário Nacional neste anteprojecto: os itinerários principais ficarão praticamente na mesma — 2600 km — no nosso plano, porque, como disse, se trata de pequenas alterações, tendo em atenção as novas pontes que atravessam os rios Tejo e Douro, não havendo, pois, aí alteração de vulto. Quanto aos itinerários complementares, passaremos de 2440 km para 3030 km. Em relação às estradas nacionais, desaparecendo, como já referi, aquela classificação de «outras estradas», passaríamos, neste anteprojecto, de 4790 km para 4920 km.

No total, a extensão da rede do Plano Rodoviário Nacional, tida como tal, passaria de 9830 km para 10 550 km, matéria esta que está resumida no Quadro XII, pág. 23, do documento do anteprojecto que vos foi entregue.

As características técnicas dessas estradas assegurariam o seguinte tipo operacional: os itinerários principais teriam características operacionais de auto-estradas ou de vias rápidas; os itinerários complementares, os IC, assegurariam características operacionais também de auto-estradas ou de vias rápidas. E só esta simples menção mostra como, às vezes, não tem muito sentido certo tipo de discussão, que não é, de facto, muito frequente mas que já tem surgido, no sentido de se dizer «olhe, onde está IC ponha lá IP». Isto é a mesma coisa que na escala nobiliárquica alguém dizer «onde está barão ponha lá marquês», mas aí talvez com algum fundamento. Aqui julgo que, de facto, isso não tem fundamento, tanto quanto me parece — até porque na escala nobiliárquica não é propriamente este tipo de título mas outros factores que dão a verdadeira nobreza e é um padrão que não é o meu, mas, em todo o caso, será reconhecido por alguns.

De qualquer maneira, o facto de as estradas tipo IP e IC terem características operacionais, tanto num caso como noutro, de auto-estradas ou vias rápidas mostra que poderá haver algum significado mas não tanto como se diz.

As estradas nacionais, todas elas, teriam características ou de vias rápidas ou de estradas ordinárias. Os restantes parâmetros técnicos obedeceriam a normas publicadas e perfeitamente consolidadas, utilizadas pela Junta Autónoma das Estradas segundo uma técnica rodoviária reconhecida internacionalmente.

Da caracterização dos níveis de serviço resultariam velocidades médias de tráfego maiores ou iguais a 80 km, quando se tratasse de níveis de tipo B, e maiores ou iguais a 70 km, quando se tratasse de níveis de tipo C.

Quanto à rede regional, a inovação deste anteprojecto, teríamos aí três tipos de razões — na realidade, quatro, porque há sempre nesta área uma razão residual — para considerar certo tipo de estradas como de natureza regio-

nal. Se as estradas têm característica supramunicipal ou intermunicipal, servem finalidades que, de facto, não devem, de modo algum, estar sob a preferência da orientação da autarquia local municipal mas, sim, da autarquia regional que todos nós desejaremos criar, suponho, independentemente agora das características que elas venham a assumir, mas não é isso o que está em causa.

O que se está aqui a propor adaptar-se-á com toda a facilidade a qualquer que seja o esquema futuro, porque estão salvaguardadas normas institucionais, do ponto de vista de financiamento, de manutenção e de transitoriedade, que permitirão que estas redes regionais venham a funcionar de acordo com os parâmetros da regionalização a definir no futuro.

Essas redes regionais serão estruturadas, em primeiro lugar, para dar consistência, eficiência e ganho de acessibilidade na zona da raia. A fronteira foi historicamente um ponto de divisão, como sabem, e está muito mal servida de estradas, que aí eram fundamentalmente ditadas, em primeiro lugar, por conceitos militares e, em segundo, por conceitos relativos à densidade de população e à relação estabelecida no âmbito transfronteiriço. Hoje, as coisas são diferentes, sendo necessário atender a uma correcção urgente desse aspecto.

Portanto, há vias de estruturação da raia; há vias que se destinam a ligar unidades territoriais ao nível NUTE; será necessário evitar que fiquem troços pendurados, é preciso obter um efeito de rede e, portanto, fechar as malhas viárias, sendo este aspecto uma das características fundamentais do nosso anteprojecto. Depois, há outros critérios destinados a resolver no plano regional certo tipo de acessibilidades que logicamente têm de ser satisfeitas e que não obedecem a qualquer destas três razões mas a outras.

Não quero terminar sem deixar aqui uma nota sobre a rede regional do ponto de vista quantitativo. De acordo com o Quadro XVI, teríamos, no total, 4538 km. Desses 4538 km, 1184 km estariam na actual região-plano Norte; 1540 km estão na actual região Centro, no âmbito do Comité da Comissão de Coordenação; em Lisboa e Vale do Tejo, apenas 256 km; no Alentejo, 1245 km, por razões compreensíveis, dada a característica geográfica alentejana, e, no Algarve, 313 km. Em coluna, podem ver a distribuição da rede em cada uma destas regiões-plano, atendendo aos diferentes critérios que levam à proposta.

Finalmente, gostaria de dizer, do ponto de vista quantitativo, que haverá uma reclassificação de estradas, que cairão na âmbito municipal, da ordem de algumas centenas de quilómetros.

Deixo para o fim o aspecto porventura mais marcante da orientação que preside à revisão da política rodoviária nacional, não do plano rodoviário, mas do conjunto da política rodoviária, da qual esta revisão é apenas um dos instrumentos. Há mais instrumentos de outra natureza, desde o plano de médio prazo, passando pela revisão da legislação sobre o domínio público rodoviário, até à política de concessões e à política de financiamento. Tudo isto está a ser revisto em conjunto.

Há uma directriz absolutamente fundamental, que gostaria de sublinhar e que consta do anteprojecto de decreto-lei que vos foi distribuído. A especial preocupação e integração, pela primeira vez, no Plano Rodoviário Nacional, como seu elemento integrante fundamental, das variantes nos centros urbanos, garantia de real serviço às populações, que, de outro modo, ficariam, como vêm ficando em muitos casos, «penduradas» a 5, 6 ou 10 km da

auto-estrada, que, na realidade, correspondem a meia hora, uma hora e, por vezes, até mais, em certos períodos, o que, de facto, quer dizer que se perdeu aquele investimento numa proporção extremamente significativa.

Ora, isto não é, de forma alguma, admissível, portanto, temos de incluir também este tipo de acessibilidades finais de ligação com o próprio centro urbano, ou melhor, diria quase no centro, pelo menos nesta fase da revisão do Plano Rodoviário Nacional.

Temos ainda de considerar dois aspectos muito importantes.

Um, o combate à sinistralidade, matéria da maior importância que nos deve motivar e já justificou a elaboração de uma lista, classificada por ordem de importância, dos pontos negros da rede viária nacional, para que possamos, na medida dos nossos recursos mas com enorme importância no plano das vidas, adoptar algumas soluções de ataque à sinistralidade que interessam à generalidade do País.

Outro, o de assegurar que o domínio público rodoviário seja regido por normas de tal maneira claras e, ao mesmo tempo, lógicas, de modo a evitar que estradas construídas como tal, ao fim de alguns anos, passem a ruas com inúmeros cruzamentos, com inúmeras servidões, que, de facto, lhes reduzem o nível de serviço e de operacionalidade em 50% e às vezes mais.

O controlo do domínio público rodoviário é um aspecto absolutamente decisivo que se quer inscrever também na revisão geral da política rodoviária e que se aponta neste anteprojecto como matéria a vigiar com particular atenção.

É, portanto, com espírito de total abertura e atenção a tudo quanto nos queiram dizer e de total vontade de esclarecer o nosso próprio ponto de vista que estamos aqui. Creio, no entanto, que compreenderão que, no termo deste processo, o Governo terá de decidir, e decidirá. Ponderará tudo quanto for produzido no processo, mas decidirá e deixará muita gente descontente, para poder deixar a grande maioria contente e satisfeita com a boa gestão dos dinheiros públicos.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Natalina Moura.

A Sr.^a Natalina Moura (PS): — Sr. Presidente. Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, V. Ex.^a, no debate de urgência que se realizou na Assembleia da República, a pedido do PSD, a propósito do Plano Rodoviário Nacional, prometeu que, em Outubro, traria a esta Câmara uma revisão desse Plano. Prometeu e cumpriu! É um homem de palavra! O Governo honrou o seu compromisso! Queremos, por isso, deixar aqui o registo do nosso agrado por esta situação.

Aplausos do PS.

Sr. Ministro, sendo certo que a implementação das estradas não se pode quedar tão-só pelo estudo técnico do seu traçado; mas que importa cuidar de aspectos que se prendem com a qualidade dos mesmos, assegurando-se, assim, o serviço a prestar aos seus utentes, populações e comunidades envolvidas — aliás, esta nossa afirmação permite-nos enquadrar uma preocupação que é nossa e, naturalmente, de outros e que vem de encontro ao *slogan* tão em voga hoje, e em bom momento, «prevenção rodo-

viária somos todos nós», assumindo, no fundo, aquilo a que eu chamaria a humanização das estradas —, foi, pois, igualmente com agrado que registámos o cuidado que o Sr. Ministro tem vindo a colocar quando se refere ao elevado grau de sinistralidade das nossas estradas e que agora aqui mesmo reafirmou, dizendo estar a ser elaborada uma lista ordenada com pontos negros de alto valor de sinistralidade.

Esses erros resultaram, certamente, da grande incúria daqueles que não asseguraram essa mesma humanização. Estamos certos, porém, de que a política vai ser diferente!

Sr. Ministro, a política de conservação da natureza, a política ambientalista em termos genéricos, obriga-nos a estudos prévios do impacte ambiental sem os quais as estradas não podem e não devem ser construídas. Temos acompanhado também de perto, aliás, como é nossa estrita obrigação, as preocupações do seu Ministério e do Ministério do Ambiente nesta matéria.

É igualmente com agrado que registamos o cuidado na colocação de barreiras de protecção sonora, anúncio que fez em 2 de Setembro aquando da assinatura dos protocolos e contratos para a construção de oito auto-estradas entre a BRISA e outros construtores, viabilizando, naturalmente, de modo, uma das múltiplas componentes ambientalistas.

Gostaríamos, Sr. Ministro, de perguntar se, para todos os traçados indicados no Plano Rodoviário 2000, que agora aqui está presente, estão ou não, ou vão ser, acautelados todos os estudos prévios de impacte ambiental, aliás, de acordo com as directivas comunitárias em vigor.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, há mais um Deputado inscrito para pedir esclarecimentos. Quer responder já ou depois em conjunto aos dois pedidos de esclarecimento?

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: — Respondo no fim, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Então, para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.^a Heloísa Apolónia (Os Verdes): — Sr. Ministro, gostaria de começar por referir que um Plano Rodoviário Nacional é, na perspectiva de Os Verdes, um factor fundamental num processo de desenvolvimento, onde as vias de comunicação devem constituir, naturalmente, um factor de aproximação, de equilíbrio demográfico e do próprio desenvolvimento equilibrado das diversas regiões do País.

Temos o entendimento de que a construção de vias rodoviárias pode não ser incompatível com a preservação dos valores ambientais. O problema é quando é incompatível com a preservação desses valores, como já o demonstraram diversos casos ocorridos no nosso país, os quais não seria necessário aqui relembrar, como, por exemplo, a via do Infante, o atravessamento da área protegida das serras de Aire e Candeeiro e até a própria nova travessia do Tejo.

Em termos de componente ambiental, neste anteprojecto, mantém-se o objectivo de possibilitar um urbanismo menos concentrado e a melhoria do meio ambiente e faz-se ainda referência à contribuição substancial para a

melhoria do meio ambiente, facilitando a circulação, diminuindo o congestionamento e, consequentemente, a poluição química e sonora. Digamos que estas são as únicas tónicas em termos de componente ambiental apresentadas neste anteprojecto.

Porém, na nossa perspectiva, antes de se saber se essas vias rodoviárias contribuirão, consequentemente, para a melhoria do meio ambiente, é importante saber se contribuem ou não para o seu agravamento e processo de degradação, porque entendemos que a componente ambiental não pode ser única e exclusivamente de rótulo.

Por isso questionamos o Sr. Ministro se este Plano, seguramente, será sustentado com avaliações de impacte ambiental sérias e rigorosas e, mais ainda, se serão consideradas medidas eficazes de minimização de riscos ambientais que, certamente, advirão da construção dessas vias rodoviárias e que serão causados por elas.

Pergunto isto porque, de facto, essa não tem sido a política seguida até agora. A lógica tem sido outra, a dos quilómetros de betão que, tantas e tantas vezes, o Partido Ecologista Os Verdes denunciou neste Plenário.

Quero terminar dizendo que gostaríamos de ter ouvido o Sr. Ministro, no discurso inicial, falar mais sobre as necessidades, o atendimento e as garantias dessas necessidades e menos nos quilómetros e quilómetros de betão.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: — Sr.^{as} Deputadas Natalina Moura e Heloísa Apolónia, haverá sempre estudos de impacte ambiental prévios, e as medidas mitigadoras que tenham de ser tomadas serão assumidas com toda a clareza.

Por outro lado, nos traçados ou nos canais que propomos, nós próprios temos em atenção, logo à partida, o impacte ambiental e, inclusivamente, com grande pena nossa, renunciámos em alguns casos a propor itinerários porque sabemos que haveria problemas ambientais complexos à volta deles. E nos casos que estamos a enfrentar, quer na auto-estrada para o Algarve, quer na Via do Infante, estamos seriamente a procurar alternativas. Portanto, esses aspectos estão considerados.

Quanto aos quilómetros, são quilómetros humanizados, são quilómetros para serviço das pessoas.

Risos do PSD.

São quilómetros humanizados, são quilómetros para serviço das pessoas! São quilómetros que se distinguem dos outros, porque a sua avaliação se faz em termos da conveniência e da necessidade da acessibilidade real e não em termos do que se paga ao empreiteiro.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Inscreveram-se para intervenções os Srs. Deputados Falcão e Cunha, Paulo Neves, Álvaro Amaro e Manuel Vargues.

Tem a palavra o Sr. Deputado Falcão e Cunha.

O Sr. Falcão e Cunha (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: O Sr. Ministro veio hoje aqui à Assembleia da República apresentar um anteprojecto de decreto-lei que pretende materializar

a revisão do Plano Rodoviário Nacional. A este documento o Sr. Ministro chamou, com pompa e circunstância, o PRN 2000, não se entendendo bem se, com esta classificação, se pretende fazer crer ao País que é um plano para estar iniciado no ano 2000 ou se é um documento de trabalho cuja discussão se vai prolongar até essa data.

Naturalmente que nos regozijamos com esta iniciativa do Governo, reconhecendo que ela constitui uma significativa mudança de atitude por parte do Partido Socialista. O Partido Socialista que tanto atacou o que chamava a política do asfalto e do betão do governo anterior, prometendo que iria modificá-la, interessando-se prioritariamente pelos problemas das pessoas, vem agora afirmar que, afinal — e cito o Sr. Engenheiro João Cravinho em recente entrevista —, «as acessibilidades são para as populações uma questão de vida ou de morte». As palavras são suas, Sr. Ministro.

Só que o documento que hoje nos apresenta formalmente não é, a nosso ver, nem suficientemente claro nem suficientemente ambicioso. O Governo quis criar um facto político com esta apresentação, só que, em termos do que é relevante para o País, nada disse de novo. E em relação àquilo que é importante em termos locais ou regionais a única coisa que fez foi criar uma enorme confusão. Veja, Sr. Ministro, a enorme onda de protestos de câmaras municipais, de todas as cores políticas, que não se revêem neste documento.

Mas vamos ao documento de trabalho que o Governo nos apresenta hoje.

Prevê-se no mesmo que as responsabilidades directas da Junta Autónoma de Estradas passem dos cerca de 10 000 km actuais para mais de 15 000 km. Ora, na oportunidade em que foi apresentado o actual Plano Rodoviário Nacional, um dos argumentos para a desclassificação de aproximadamente 10 000 km de estradas nacionais e para a sua entrega às câmaras municipais foi o de que a Junta Autónoma de Estradas não teria capacidade para gerir com eficácia uma rede nacional superior a 9000 ou 10 000 km. Aliás, também se dizia na altura correspondente à densidade demográfica nacional quando comparada com outros países europeus. Entende o Governo que a Junta Autónoma de Estradas, provavelmente porque mudou de direcção, já tem agora a capacidade que então lhe faltava? O que tem o Sr. Ministro a dizer-nos sobre isto?

Nos mais de 15 000 km que referi, e que também foram indicados pelo Sr. Ministro, inclui o Governo a reclassificação de 6000 km de estradas municipais, sendo que, dessas, cerca de 4500 são agora designadas como estradas regionais.

O Governo avança com esta proposta quando o processo de regionalização ainda parece estar longe da concretização. E até já se afirma que o Partido Socialista o quer deixar cair e que o Sr. Ministro não será dos mais entusiastas defensores do processo.

O Sr. António Braga (PS): — Está mal informado!

O Orador: — Se o processo de regionalização, Sr. Ministro, se revelar mais difícil, mais demorado, menos exequível, se os futuros responsáveis regionais, livremente eleitos e como tal portadores de uma legitimidade que nesta matéria o Governo não terá, não concordarem com esta reclassificação ou com estes traçados, pergunto: o que é que o Sr. Ministro vai fazer? Vai mantê-las na tutela da Junta Autónoma de Estradas ou fazê-las reverter de novo para as câmaras municipais?

Se as alterações que o Governo pretende — e o Sr. Ministro salientou bem isso —, no que respeita à rede fundamental ou aos itinerários principais, são muito pouco significativas, as alterações para a rede complementar — itinerários complementares e aquilo a que antigamente se chamava «outras estradas» e que os senhores agora pretendem chamar «estradas nacionais», porque são as mesmas — estão longe de constituir uma base consensual suficientemente alargada. A demonstrá-lo estão as notícias que nos chegam das reuniões das CCR, das declarações de responsáveis municipais que querem saber — e ninguém é capaz de lhes responder — porque são recuperados para a rede nacional ou para a responsabilidade da Junta Autónoma de Estradas 6000 km de estradas desclassificadas e não 7000, 8000, 9000 ou os 10 000 que foram desclassificados em 1985.

Creio que o Governo enviará, a seu tempo, para esta Câmara os pareceres das Comissões de Coordenação Regional, da Associação Nacional de Municípios Portugueses e das câmaras municipais, que, entretanto, se queiram manifestar, e algumas já estão a manifestar-se, e que esses pareceres constituirão resposta a algumas das questões por mim levantadas. Mas é também nessa altura que o Governo terá de nos dizer que calendários, que meios financeiros e como vai distribuí-los pela AE, pelas câmaras municipais, isoladas ou em grupo, e pelas regiões, se e quando existirem.

O Sr. Ministro, como lhe disse, não veio aqui dizer-nos nada de relevante em termos nacionais. Nada nos disse sobre a duplicação do IP5 e de alguns lanços do IP3. Devo dizer-lhe, aliás, como pormenor, que no IP3 se trabalha neste momento a muito bom ritmo, a muito bom ritmo, o que naturalmente nada tem a ver com a visita que o Sr. Primeiro-Ministro está a iniciar hoje naquela região!

O Sr. João Amaral (PCP): — Coincidências!

O Orador: — O Governo continua a não querer reconhecer que o IP5, mesmo melhorado, não serve convenientemente os interesses regionais e locais e que isto se verificará já a partir dos primeiros anos do século que se aproxima. Mas nada nos diz sobre as soluções que antecipa para este problema, nomeadamente em relação àquelas que o anterior Governo tinha já posto em marcha. O Governo ainda não nos explicou também o que vai fazer aos novos concessionários de auto-estradas e, sobretudo, como vão operar em termos financeiros. Sr. Ministro, refiro-me ao seguinte: vai haver ou não garantias de tráfego, reais ou simuladas? Vai haver ou não portagens virtuais? Vai haver ou não, em relação às «brisinhas», como já lhe chamam, apoios financeiros directos ou em espécie? E quando digo «em espécie» refiro-me a apoios dados através da entrega a essas empresas da exploração, com portagens, de troços já construídos e pagos pelo erário público. Só para lhe dar um exemplo, Sr. Ministro, refiro-lhe o lanço Bombarral/Caldas. Haverá esquemas de pagamento diferido do tipo «construa agora que eu pago amanhã», numa tentativa de executar obras que, devendo ser encargos do Estado, não figurarão nos anos mais próximos no Orçamento respectivo.

No que respeita às estradas municipais, que o Governo quer requalificar, e que não serão requalificadas, o Sr. Ministro terá de explicar muito bem, a nós e aos autarcas deste país, por que foram estas e não outras, que programas tem para as que não foram reclassificadas nesta altura ou que não serão reclassificadas nesta revisão do Plano Rodoviário Nacional.

Sr. Ministro, esperamos ouvi-lo sobre estas e outras questões.

Há muito tempo que sabemos que as populações dão uma enorme importância às acessibilidades, parece é que só agora o Sr. Ministro descobriu essa realidade!

Vozes do PSD: — Muito bem!

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

O Sr. **Paulo Neves (PS): —** Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Após acesa discussão sobre a definição, pelo XIII Governo Constitucional, do que vai ser lançado em termos de política de infra-estruturas rodoviárias no País, eis que, conforme anunciado anteriormente neste Hemiciclo pelo Sr. Ministro do Equipamento, nos é apresentado para discussão prévia o anteprojecto de revisão do Plano Rodoviário Nacional ano 2000.

Cumpre-se o prometido e essencialmente, de forma responsável e frontal, esta Assembleia é parte fundamental do processo de apreciação de tão importante documento.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador: —** Não se trata afinal de apenas lançar o diálogo, claramente assume-se o propósito de passar à fase das obras, concretizando as expectativas e as necessidades das populações e dos agentes económicos das diferentes regiões do país.

Quer pela acção do Governo até este debate, quer mesmo pelo Plano que hoje nos é presente, fica provado à saciedade que não houve suspensão nem atraso de obras já previstas, e de futuro, perante esta redefinição da rede rodoviária nacional, haverá, antes de mais, uma melhor resposta às necessidades do País e uma muito maior qualidade das infra-estruturas a realizar.

É importante realçar as razões que levam à revisão do PRN, que passam pelo aumento da densidade da rede e da malha rodoviária fundamental, respondendo ao desenvolvimento regional, permitindo melhores níveis de serviço e acrescentando, pelo menos, mais 600 km de estradas em perfis de via rápida ou auto-estrada, aumentando os níveis de serviço e a segurança do respectivo tráfego.

Ao mesmo tempo, garante-se a construção dos necessários nós de acesso aos centros urbanos e as variantes necessárias, de forma a que os novos itinerários tragam o desenvolvimento desejado às populações, sem o que se transformariam, como no passado, apenas em vias de comunicação de acesso privilegiado para os transportes internacionais de mercadorias, esquecendo muitas vezes as pessoas e as regiões por onde passam.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador: —** O novo Plano Rodoviário ano 2000 deve constituir um instrumento de política de desenvolvimento integrado do território e não um fim em si mesmo; tem de contribuir para a implementação de uma política de cidades em contraponto à concentração e procura dos grandes centros urbanos: deve potenciar a fixação das populações nas diversas regiões do País. Criar condições ao aparecimento de novas oportunidades e de diversificação das bases económicas, aumento da competitividade nacional e

diminuição da problemática urbanística e habitacional são questões que devem ser potenciadas, e vão ser, por este PRN 2000.

O Partido Socialista definiu as suas políticas de intervenção alternativas, não defende a ânsia da construção de mais e mais betão e auto-estradas,...

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador: —** ... não adia para as calendas os calendários de execução,...

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador: —** ... não estamos numa ânsia de competição com ninguém, pretendemos essencialmente reunir o conjunto de oportunidades que nos permitirão ganhar os novos desafios que se nos apresentam.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador: —** A maior garantia deste PRN é a de este Governo assumir, perante a Assembleia da República e o País, os termos da sua concretização até final do século.

Aliás, em matéria de concretização e de este Plano ser pouco ambicioso, o Sr. Deputado Falcão e Cunha, que o acusou de tal, perguntou se é para ser concretizado a partir do ano 2000. Quando Secretário de Estado das Vias de Comunicação, em 1987, o Sr. Deputado aprovou o PRN de forma a estar concretizado integralmente até 1995. Passo, aliás, a ler a nota do despacho do então Secretário de Estado das Vias de Comunicação: «(...) considera esta aprovação da maior importância para se cumprir o objectivo de em 1995 o país poder dispor de toda a rede fundamental e complementar definida no PRN, conjunto este que responde por mais de 80% do número de veículos/km percorridos no país».

O Sr. **Nuno Baltazar Mendes (PS): —** Bem lembrado!

O **Orador: —** Foi aprovado e publicado. Em 1995, só 30% dos IC estavam concluídos e alguns, poucos, IP estavam integralmente executados. Este Governo vai executar todos os IP até ao ano 2000 e 50% dos IC até à mesma data!

Vozes do PS: — Exactamente!

O **Orador: —** Não é para 10 anos depois, é para o final desta legislatura. Então, poderemos ver se se fez ou não.

O Sr. **Jorge Ferreira (CDS-PP): —** Ah, também vão terminar as estradas no final da legislatura!? Então, também nisso não há novidade! Ao menos nisso que houvesse novidade!

O **Orador: —** Trata-se de trazer os parceiros e os agentes económicos a participarem neste esforço de construção de milhares de novos quilómetros de auto-estradas e vias rápidas, dinamizando o tecido empresarial e contratualizando as acções de desenvolvimento de forma evidentemente inovadora, pela introdução de novas concessionárias privadas e ainda das chamadas portagens virtuais.

Mas não são apenas as grandes vias que estão na base deste programa. Este Plano Rodoviário Nacional estabelece responsabilmente com as autarquias e as estruturas regionais as formas para garantir a conservação das estradas municipais e das novas estradas regionais, de forma concertada e sem que pelo menos este Governo queira fazer «saltar a água do capote» e alijar responsabilidades mas resolvendo o complicado processo das desclassificações da rede viária. Em 1987, tínhamos 12 000 km a desclassificar para os municípios e desde essa altura até 1995 desclassificaram-se 12%. Não é, pois, o Sr. Deputado a pessoa mais indicada para perguntar a este Governo, em matéria de desclassificação, como é que vai ser, porque o anteprojecto define precisamente que se deve ver, concertadamente com as autarquias, os planos de conservação e de recuperação da rede viária a desclassificar.

Como se disse, o Plano Rodoviário não pode ser visto como um fim em si próprio e é acompanhado em sede orçamental, como no passado, e confirmado no próximo OE, numa visão mais larga de uma política integrada de transportes, criando alternativas pelo transporte ferroviário e de desenvolvimento das infra-estruturas portuárias, investimentos pesados de que só se vêem os efeitos a maior prazo, mas a que finalmente se põs ombros, o que é fundamental para o país.

É um esforço que se nos afigura titânico, mas fundamental, numa estratégia assumida para ganhar o futuro em concertação e em diálogo, que não é contraditório com a capacidade de realização e melhoria da eficácia dos agentes e especialmente do Estado, colocando as infra-estruturas ao serviço das pessoas em vez de colocar o país ao serviço das infra-estruturas, como tem sido hábito.

No final da legislatura e no final do século saberemos afinal quem esteve à altura destes desafios e aceitaremos ser julgados, com humildade própria, por quem está ao serviço do interesse nacional e foi eleito para esse efeito.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Ferreira.

O Sr. Jorge Ferreira (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Penso que o Governo do PS tinha a possibilidade, neste debate, de apresentar duas novidades: a primeira era vir apresentar à Assembleia da República as razões do ponto de vista da política económica e social que certamente o actual Governo tem para apresentar as opções consagradas neste anteprojecto do Plano Rodoviário Nacional, dando, com isso, à Assembleia a explicação e a fundamentação dessas opções. Era uma novidade possível.

Da exposição feita pelo Sr. Ministro o meu Grupo Parlamentar ficou sem perceber por que é que o Governo apresenta estas opções do PRN e não outras, do ponto de vista da justificação em termos da fundamentação da política de desenvolvimento do país. Sempre entendemos que havia falta de estradas e de boas estradas em Portugal. Não fomos nós que criticámos o anterior Governo por estar a fazer mais e boas estradas enquanto governou, queixámo-nos, isso sim, de que não cumpriu todos os compromissos assumidos, tendo-se atrasado, com o país nessa matéria. Mas isto parecia ir de encontro àquilo que o PS, então na oposição, dizia, «haveria eventualmente que gastar menos na construção de estradas em detrimento de outros

sectores», pelo que, de alguma forma, demonstrava não ser para o PS, então na oposição, tão importante assim a construção de estradas em Portugal. Nunca partilhámos deste ponto de vista e, por isso, sempre ficámos satisfeitos com a construção de estradas, e continuamos a ficar, apesar de o Governo ter mudado, mas, ao que parece, também nesta matéria não tem havido grande diferença até agora relativamente ao Governo anterior. Exactamente por isto é que eu dizia que a novidade primeira que o Governo podia dar nesta matéria era a de chegar à Assembleia e explicar quais são as matérias relativas ao desenvolvimento económico-social do país que fundamentam as decisões consagradas neste anteprojecto. Não estou a dizer que não existem nem que, existindo, são más; apenas gostaria de conhecê-las porque, a esse respeito, na intervenção do Sr. Ministro nada ouvi e gostava de ter ouvido. Reservo-me, pois, o direito de me pronunciar sobre esta matéria para o momento em que o Governo der essa explicação.

A segunda novidade que o Governo podia dar, e que seria importante do meu ponto de vista por corresponder também a uma consequência do discurso do Partido Socialista na oposição, era assumir desde já o compromisso político de não utilizar as inaugurações de estradas com fins eleitoralistas. Ficámos a saber há bem poucos segundos, pela voz de um Deputado da maioria, que o Governo do Partido Socialista prevê concluir no final da legislatura todas as estradas e mais algumas que o Executivo anterior deixou por acabar.

O Sr. Paulo Neves (PS): — É bom para o país!

O Orador: — É bom para o país mas o vosso comportamento é igual àquele que criticaram na última legislatura, o que demonstra termos razão, ou seja, que até neste ponto positivo do anterior Governo os senhores são iguais repetindo o que de negativo tiveram os aspectos positivos do anterior Governo.

Quero acreditar que o Governo não vai ter essa atitude. Talvez seja um excesso de zelo da nova maioria querer garantir já que este Governo, à cautela, promova todas as inaugurações até ao final da legislatura. Quero acreditar, Sr. Ministro, que esta postura vai ser desmentida e gostava que este Governo se comprometesse politicamente neste sentido discordando, por uma vez, da nova maioria, e julgou que, se estiver convencido da razoabilidade desta posição, não deixará de o fazer.

Aproveito para formular duas questões relacionadas com problemas concretos: primeira, se não houver regionalização, como esperamos, qual vai ser a decisão e a opção do Governo relativamente às estradas regionais? Ou seja, o que tenciona fazer das estradas regionais se não houver regionalização, como desejamos, e como, aparentemente, por estranho que pareça, a maioria também parece não desejar, uma vez que protela sucessivamente o aprontamento dos projectos de lei existentes na Assembleia da República para criar as regiões administrativas? Segunda questão: parece-nos de transcendente importância acabar com a estrada assassina do IP5 e promover a sua duplicação. O Governo vai ou não fazê-lo? Era uma resposta «sim» ou «não» que gostava de obter, Sr. Ministro.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado José Calçada.

O Sr. José Calçada (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, Sr. Ministro João Cravinho: Consideramos, em princípio, positiva a iniciativa do Partido Socialista, certamente, ao que supomos, em sintonia com o Governo, de trazer a esta Assembleia esta proposta de revisão do PRN de 1985, tanto mais quanto é verdade que não foi isso o que sucedeu com o plano original.

Se este comportamento pretende significar que o Governo está disponível para uma discussão séria das opções políticas de fundo que devem enformar um plano desta natureza, então cá estamos para, neste quadro, darmos um contributo sério para a discussão. Mas se esta iniciativa governamental vier a reduzir-se à mera produção de efeitos mediáticos e propagandísticos ou, por essa via, vier a constituir mais um episódio requentado da guerrilha de novela entre o PS e o PSD ou da já estafada cena de ciúmes mútuos protagonizada pelo actual Ministro João Cravinho e pelo ex-Ministro Ferreira do Amaral, certamente que não poderão contar com a nossa convívência ou cumplicidade. Não aceitamos que essas guerrilhas de novela ou essas cenas de ciúmes se assumam como cortinas de fumo quer para impedir uma análise clara das grandes opções políticas subjacentes ao Plano quer para ocultá-las assim como a existência de um acordo fundamental nesta matéria entre os guerrilheiros do PS e do PSD e os seus heróis imaculados Ferreira do Amaral e João Cravinho.

E não se diga que estamos a preocupar-nos com fantasmagorias. Ao contrário do que as letras gordas da capa poderiam indiciar, não estamos afinal perante um plano rodoviário mas apenas perante uma revisão do PRN de 1985 sob a forma de um anteprojecto de decreto-lei. Trata-se, portanto, da revisão ou da readaptação de um outro documento, herdando no essencial o que nele já existia qualitativa e quantitativamente, sendo significativo que as transições rosa-laranja-rosa se façam com tão mínimas alterações ou sobressaltos, também ao nível das rodovias, não pondo em causa as bandas sonoras sequer. Aliás, apesar da modéstia de se assumir como revisão, estranha-se que esta não venha acompanhada de qualquer calendarização ou definição, se bem que global, de prioridades!

É difícil apreciar um plano que não venha acompanhado desses dois elementos fundamentais, dificuldade acrescida quando, por outro lado, nada se diz sobre a sua articulação com a rede ferroviária ou com os portos e aeroportos, não se permitindo assim uma leitura global de uma rede nacional integrada de transportes e de comunicações. Fica-se com a impressão, para não dizer com a certeza, de que o Governo e o PS, anteriormente tão críticos da chamada política de betão, provaram-na, tomaram-lhe o gosto e já não conseguem libertar-se dela, e nem isso pretendem, aliás. Fica-se com a impressão de que talvez tenham caído, juntamente com o «druida Cavaquista», numa espécie de caldeirão contendo uma poção mágica.

Sr. Ministro, o que nesta Assembleia se faz é política e não nos venha com a pergunta sacramental sobre se o PCP quer ou não mais e melhores estradas porque não faz sentido. Não estranhará por isso, Sr. Ministro, que o meu grupo parlamentar recuse assumir-se como uma extensão mais ou menos asséptica da Junta Autónoma de Estradas.

Foi por se terem deixado convencer que a Assembleia da República e o Governo se podem deixar identificar com um imenso estaleiro de obras que o PSD e o Professor Cavaco Silva sofreram as estrondosas derrotas de que ainda não se recompuseram.

O PS, hoje, e ao contrário do que enunciava no seu programa eleitoral de há 12 meses atrás, parece ter esquecido tudo isso. Na verdade, nesta revisão do PRN de 1985 tudo se passa como se as últimas eleições legislativas não tivessem sequer existido. Não há no Plano uma única impressão digital deixada pelo significado dos resultados eleitorais nem é fácil encontrar maior insensibilidade ou continuidade. Aliás, o Sr. Ministro deve ter recebido centenas de comunicações de câmaras municipais e de comissões de coordenação regional, pelo que escuso de mostrar as que aqui tenho, manifestando o que pensavam acerca desta revisão do PRN. Isto deve, pelo menos, julgo eu, fazê-lo meditar, com a humildade democrática que sempre devemos ter nestas coisas, sobre o facto de, também no PRN de 1985 e na presente revisão, a continuidade ser mais importante do que a alteração, que é bem necessária. Em termos de acessibilidades, por exemplo, continuam a existir larguíssimos vazios no conjunto do país, mesmo com esta revisão.

Para evitar a seriação de dezenas de dados de que disponho, quero lembrar apenas, como típico, o autêntico deserto nesse e não noutro domínio. Ao que parece, Mora e Avis desaparecem em termos essenciais deste plano rodoviário, sem esquecer a indicação, que me parece também importante e significativa, de que todos os IP...

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: — Todos os concelhos serão contemplados!

O Orador: — Agradeço que o Sr. Ministro me corrija, pois era óptimo que eu estivesse enganado.

Como estava a dizer, todos os IP para o sul são auto-estradas «portageadas». Ora, gostávamos de saber por que é que isto acontece só para o sul.

O Sr. João Amaral (PCP): — O sul é mais rico...

O Orador: — Estamos cá para fazer perguntas. O Sr. Ministro certamente responderá.

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: — No fim respondo-lhe.

O Orador: — Como a propósito deste PRN disse ainda bem recentemente um autarca socialista do norte do país, não é por ser reapresentado por socialistas que um plano cavaquista deixa de ser o que realmente é, ou seja, cavaquista. Trata-se de um plano tecnocrático, quantitativista, desintegrado de qualquer conceito global de desenvolvimento.

O Sr. Paulo Neves (PS): — As palavras são suas!

O Orador: — Nem mais, as palavras são minhas. Muito obrigado por estar tão atento ao que digo.

Por isso, se exequível fosse, estava destinado a acelerar, de facto, aquilo que em abstracto pretendia impedir: a desertificação humana e económica do interior do país e a sua litoralização definitiva. Porque, neste quadro, é o acesso ao litoral que se torna mais fácil e não o contrário pelo que os casos dramáticos do sul de Itália ou da Andaluzia vizinha deveriam ensinar-nos algo a este respeito.

Somos assim obrigados a repetir o que, em tempo oportuno, já nesta Câmara afirmámos então sobre o PSD e a

propósito desta mesma matéria: quem percebe só de estradas não percebe nada de estradas.

Mas reconheça-se que há alguma coisa em que este Governo e este Ministro se mostram exímios: em privatizar, em concessionar, em «portagear»! Conta-se que o nosso excelente Rei D. João II, ao subir ao trono, se queixou amargamente de, do reino, não haver recebido em herança senão as estradas... Feliz e ingénuo João II! Tivesse ele sucedido à equipa Guterres/Cravinho e nem nas estradas poderia circular. A não ser que pagasse, evidentemente!

Risos.

Uma nota final e incontornável: diz a Bíblia, e todos nós cristãos de cultura...

Vozes do PS: — Oh!...

O Orador: — Srs. Deputados, gostava que ouvissem com atenção o que vou dizer, o que é impossível com este ruído. Assim correm o risco de me interpretarem mal, como geralmente acontece.

Vou repetir para ser inequívoco: diz a Bíblia — e todos nós, cristãos de cultura, que não necessariamente de fé, o sabemos — que «inícios são os caminhos do Senhor». Quem diria que os *rr* e *ss* do PS e do Governo e os seus permanentes recuos em matéria de regionalização acabariam freudianamente compensados em sede de um plano rodoviário com a criação de virtuais estradas regionais!

Aplausos do PCP e de Os Verdes.

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

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: É óbvio que os quilómetros de estrada existentes servem alguém, normalmente as pessoas e suas viaturas, o que acontece não só nas auto-estradas como nos percursos pedestres.

Porém, Sr. Ministro, é necessário saber quem vão servir e em que medida, razão pela qual não nos agrada ouvir falar de quilómetros e quilómetros de estradas que não valem por si só. Esse é o sentido da questão que lhe colocámos ainda há pouco. Importa, pois, reflectir sobre a sua eficácia prática na aproximação das populações, no desenvolvimento equilibrado do país, no combate à desertificação por viabilizarem as acessibilidades no interior do nosso país de forma a não continuar a permitir-se o isolamento de muitos concelhos do interior e também em termos de facilidade de acessibilidades por contribuírem para o equilíbrio demográfico do país.

Gostava de realçar igualmente que, na nossa perspectiva, é impossível fazer esta discussão sem falar, em simultâneo, na melhoria dos transportes públicos, nomeadamente em termos de acessibilidades aos grandes centros urbanos, não esquecendo os transportes públicos e as acessibilidades dos mesmos no interior do nosso país. Aliás, cremos que a componente ambiental e o desenvolvimento sustentável está também ligado a esta questão do reforço dos transportes públicos ao serviço das populações e da sua adequação às necessidades dessas mesmas populações.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Álvaro Amaro.

O Sr. Álvaro Amaro (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Gostava de deixar três notas sobre a apresentação do anteprojecto que o Sr. Ministro hoje nos trouxe aqui. Antes porém, permitam-me que saúde o Ministro humilde, situação não muito vulgar e, por isso, demonstrativa de que tem a plena consciência de que neste anteprojecto tão falado não há uma estrada nova.

Vozes do PS: — Oh!

O Orador: — À boa maneira socialista, fizeram-se promessas e criaram-se expectativas apenas para justificar a suspensão dos concursos entretanto realizados ao longo deste ano de governação socialista. Pensava-se que esse facto, que implicou um atraso no desenvolvimento das populações, traria agora alguma compensação em matéria daquilo que, de novo, poderia vir a ser feito mas nem uma trouxe!

Entre várias afirmações, disse o Sr. Ministro que, ao apresentar este anteprojecto, pretende analisar as propostas atendendo à representatividade de quem as emite. Penso que terá sido o que ouvi.

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: — Sim.

O Orador: — Ora, em nome da bancada parlamentar do PSD, peço-lhe que atenda à representatividade de um projecto de deliberação que iremos apresentar e que o não julgue apenas no dia de hoje de acordo com a postura dos autarcas e políticos do Partido Socialista mas reportando-se ao que eles pensavam antes de 1 de Outubro e ao que pensam hoje. Refiro-me ao aplauso que então mereceu a decisão do Governo anterior ao assinar um contrato de concessão com a Brisa para a já tão falada A14.

Peço-lhe sinceramente, Sr. Ministro, que atenda a esse grau de representatividade, que proceda à auscultação da população sobre essa ligação litoral/interior/Europa através de Espanha para que possa reconsiderar o projecto. Peço-lhe mesmo que tenha em conta o que um Ministro deste Governo socialista, infelizmente já desaparecido, defendeu em Bruxelas e que foi justamente o que já tinha sido defendido pelo governo anterior em relação à A14.

Uma das novidades que o Sr. Ministro há pouco também realçou foi a da rede regional. Que contradição, Sr. Ministro! O Partido Socialista quis arvorar-se no grande arauto da defesa da regionalização — muitos problemas teve, com certeza, o Sr. Presidente da bancada do Grupo Parlamentar do PS, Deputado Jorge Lacão! —, mas veja agora o que o vosso Governo quer fazer com esta dita «grande inovação» da rede regional.

Sr. Ministro, o senhor quer regionalizar, em termos de estradas, aquilo que o Governo do Partido Socialista já não quer regionalizar em termos políticos. Sabe o que daria essa sua «regionalização»? Respondo-lhe com um exemplo apenas, que é de «bradar aos céus» e deve dar que pensar a todos nós: o Algarve ficaria com uma rede regional de estradas que representaria 58% do total sem que tivesse sido ouvido um único cidadão ou um autarca da região mais homogénea do País. O que fariam os algarvios? Onde iriam conseguir os recursos para financiar isto?

Por último, Sr. Ministro, apresenta um anteprojecto e afirma que o mesmo deverá ser revisto no início da próxi-

ma década (penso que percebi bem). Mas, Sr. Ministro, para isso é preciso executar obras e não ao ritmo do Governo socialista.

Peço-lhe que justifique perante esta Câmara e, por esta via, perante o País como pode compreender-se que os senhores tenham regressado agora àquilo que tanto criticaram antes. É que, entre 1993 e 1995, foram lançados, em média, por semana, 2,5 concursos para estradas no nosso país; após um ano de governação socialista, esta média é de 0,65! Portanto, não só baixaram o ritmo e desaceleraram como também suspenderam concursos. E, agora, Sr. Ministro, dizem-nos: «Vamos dialogar, vamos ouvir, vamos atender à representatividade». Peço-lhe, Sr. Ministro: faça as obras, levante a suspensão dos concursos e acelere o ritmo, a bem das populações a quem os senhores tanto prometeram antes das eleições.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Paulo Neves.

O Sr. Paulo Neves (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Álvaro Amaro, quanto ao Algarve, penso que estamos conversados. Não foi o PS que suspendeu o concurso de adjudicação da continuação da Via do Infante, o troço Guia-Lagos. Pelo contrário, foi o governo do PSD que lançou o concurso e esteve quase a adjudicá-lo, mas o então Ministério do Ambiente e Recursos Naturais mandou suspender a adjudicação e, até agora, não foi construído. Portanto, não foi o nosso Governo que mandou suspender mas, sim, o de VV. Ex.^{as}

Em matéria de suspensões, o Sr. Deputado Álvaro Amaro, que já fez toda a «contabilidade», há-de explicar-me como é que, desde 1993 até agora, têm constado sistematicamente dos diversos PIDDAC lançamentos de obras e concursos que, na sua maior parte, nunca foram iniciados, embora alguns tenham começado agora, após a entrada em funções do actual Governo do PS.

A este propósito, vou dar-lhe cinco exemplos extraídos de uma lista exaustiva que terei muito gosto em oferecer-lhe depois: variante de Vila de Aves — deveria ter começado em Janeiro de 1992 e acabado em Dezembro de 1993 — ainda não começou e foi o vosso governo que a suspendeu; variante da Trofa — deveria ter começado em Junho de 1993 e acabado em Junho de 1995 — ainda não começou; EN321, Marco de Canavezes-Baião — deveria ter começado em Dezembro de 1993 e acabado em Dezembro de 1995 — ainda não começou. Na vigência deste Governo do PS, estão a começar o troço Apúlia-Póvoa, o IP7, Elvas-Caia. Portanto, todas estas estradas que enunciei e que já estavam previstas no PIDDAC para 1993 ou nunca foram começadas ou só agora começam.

Em matéria de suspensão de concursos, vou dar-lhe exemplos de alguns que, embora não tenham sido suspensos, têm uma particularidade interessante: via do Tâmega, 3.ª fase; acesso de Baião ao IP4, 1.ª fase; via rápida de Gondomar; IP3, troço Santa Eulália-Trouxemil; anel regional de Lisboa, lanço de Coima; EN118. Todas estas obras foram sujeitas a concurso, que foi aprovado e publicado no Jornal Oficial das Comunidades, no entanto, não foi feita uma única expropriação. Está o nosso Governo a tratar disso agora para as obras poderem progredir.

Aplausos do PS.

O Sr. Nuno Baltazar Mendes (PS): — Está a ver, Sr. Deputado Álvaro Amaro? Contra factos não há argumentos!

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Álvaro Amaro.

O Sr. Álvaro Amaro (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Paulo Neves, quanto à questão da Via do Infante, de facto, penso que, embora não sendo necessário ser-se grande ambientalista, todos aqueles que sejam sensíveis a essas questões e tenham a noção delas sabem que, afinal,...

Protestos do Deputado do PS Paulo Neves.

Sr. Deputado, ouvi-o com atenção, portanto, se quiser ouvir-me...

Como dizia, todos os que são sensíveis às questões ambientais sabem que, afinal, o governo anterior fez essa suspensão tão-só e apenas para atender à valia ambiental que é muito importante.

O Sr. Paulo Neves (PS): — Mas suspendeu em 1993!

O Orador: — Sr. Deputado, deixe-me falar...

Sr. Presidente, por mim, pode dar novamente a palavra ao Sr. Deputado e, depois, eu torno a falar...

O Sr. Presidente: — Peço aos Srs. Deputados que não interrompam. Como é óbvio, só quando a interrupção for consentida é que é aceite.

Faça favor de continuar, Sr. Deputado Álvaro Amaro.

O Orador: — Sr. Deputado Paulo Neves, se o Governo que o senhor defende entendesse, tal como o governo anterior, que é importante a continuação da construção da Via do Infante, então, deveria continuá-la.

O Sr. Paulo Neves (PS): — Já está!

O Orador: — Então, se já está, muito bem!

Sr. Deputado, quanto a suspensões de concursos e a lançamento de novos, se este Governo resolver fazê-los — e a média actual por semana equivale a um quarto da média semanal de abertura de concursos pelo governo anterior entre 1993 e 1995 —, serei o primeiro a aplaudir. Aliás, terminei a minha intervenção pedindo ao Sr. Ministro que acelere e inicie-a, justamente, saudando o regresso à política de construção de estradas que é tão importante, que é algo de «vida ou de morte», como disse o meu colega Falcão e Cunha, parafraseando o próprio Sr. Ministro João Cravinho.

Portanto, nós saudamos o regresso a essa política. Os senhores é que andaram a dizer ao País que a nossa era uma política de betão, só de betão, mas, agora, dizem que, afinal, é importante...

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — É a cambalhota do Governo socialista!

O Orador: — Por isso dizemos: estradas novas? Venham mais!

Protestos do PS.

O Orador: — Ouçam com atenção!

Na minha zona há um troço importante chamado IP2 — e o Sr. Ministro sabe-o bem. Ora, os seus camaradas lá da zona dizem que não foi o governo anterior que abriu concursos para a construção de vários troços do IP2, nomeadamente Guarda-Covilhã. Repare que apenas lhe dou este exemplo para não estar a enunciar todos os casos que constam desta lista que tenho comigo e que não provém do PSD. Aliás, sabe de onde vem esta lista? Vem do gabinete do Sr. Ministro João Cravinho, assinada pelo próprio — e agradeço-lho —, e foi-me enviada em resposta a um requerimento que lhe dirigi.

Vozes do PS: — Afinal, o Sr. Ministro responde aos requerimentos!

O Orador: — Ouçam, que ainda não sabem o que vou dizer!

Como dizia, em anexo à resposta ao meu requerimento, o Sr. Ministro enviou-me uma lista em que se diz — e recorro que isto foi escrito pelo punho do Sr. Ministro: «(...) quanto às acessibilidades referenciadas na Resolução do Conselho de Ministros n.º 42/96, passo a discriminar:

IP2 — Construção de pontes e viadutos do troço Guarda-Belmonte.

IP2 — Construção do troço Guarda-Covilhã, 2.ª fase (...). E este concurso foi aberto pelo governo anterior mas os seus camaradas dizem que não. Ora, o Sr. Ministro João Cravinho escreveu «obra em concurso». Então, estava ou não em concurso? Foi ou não suspensa por este Governo?

Há muito mais casos que constam desta lista, Sr. Deputado Paulo Neves! Aliás, repito que lhe fornecerei com todo o gosto uma cópia do que o Sr. Ministro João Cravinho me enviou.

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — Muito bem!

O Sr. Paulo Neves (PS): — Está bem! Trocamos listas!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Vargues.

O Sr. Manuel Vargues (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Dentro deste espírito de consulta e de recolha de opiniões que este Plano Rodoviário Nacional aqui nos traz, quero deixar-vos quatro pontos de vista. Porém, em face da intervenção do Sr. Deputado Álvaro Amaro, tenho de começar por debruçar-me sobre o ponto que tinha em quarto lugar.

Sou muito sensível às acessibilidades e à pressão que hoje existe sobre as áreas metropolitanas, em especial sobre a de Lisboa, por cujo círculo eleitoral sou Deputado.

Conforme já aqui foi dito — e muito bem —, em termos de execução, temos muito a falar. Todos sabem, e não vale a pena repeti-lo, que, em 31 de Dezembro de 1995, apenas estavam abertos ao tráfego 51% dos IP e 31% dos IC. Assim, Sr. Deputado, vendo os IC que tinham sido abertos ao tráfego em 1995, verifica-se que são os seguintes: IC15, Lisboa-Cascais; IC19, a CREL, de má memória, pois todos sabemos como é que foram acabadas as obras e os problemas que houve, nomeadamente a nível do túnel de Montemor e do pavimento de outros troços; IC19, de Sintra; IC20, a via rápida da Costa da Caparica; IC21, via rápida do Barreiro; e a radial de Odivelas que ainda nem sequer está concluída. Ora, o

engraçado é pensarmos qual foi a lógica do governo anterior ao ter acabado vias que induzem trânsito na grande malha urbana da cidade, enquanto obras fundamentais como a CRIL e o eixo Norte-Sul foram deixadas para «as calendas gregas».

Isto é tanto mais grave — e é pena que não esteja aqui presente o Sr. Deputado Marques Mendes, actualmente líder do vosso grupo parlamentar — quanto, através da Resolução n.º 14/87 do Conselho de Ministros, ficou definido que o primeiro troço da CRIL, até à 2.ª circular, tinha de estar concluído até 1990. Não foi isto que aconteceu, Srs. Deputados. Nessa altura, o Sr. Deputado Marques Mendes, então porta-voz do governo, disse a um jornal, em 1990, que, dentro de um ano, estaria concluído o nó da Buraca, de ligação à 2.ª circular, mas não foi. Apenas ficou terminado em finais de 1994.

A CRIL ainda não está feita e quanto ao eixo Norte-Sul, que é uma via estruturante fundamental, não foi dado provimento. Assim, pergunto: onde está a racionalidade entre quem promete e não cumpre e quem promete com o objectivo de cumprir?

Perante tudo isto e a incongruência evidenciada por todo este problema, pergunto ao Sr. Ministro para quando se antevê, em termos de Plano, a conclusão desta malha rodoviária essencial constituída pela CRIL e pelo eixo Norte-Sul, fundamentais para dar sentido à «loucura» eleitoralista do anterior governo do PSD quanto às inaugurações de estradas que fez no final de 1995.

Passo agora a outra questão.

Todos sabemos que os encargos com as expropriações estão a ter um peso muito significativo na execução do Plano Rodoviário Nacional. Como o Sr. Ministro bem sabe e compreende melhor do que eu próprio porque lida com isto no dia-a-dia, durante a vigência do actual Código das Expropriações, tem aumentado, e muito, a capacidade negocial dos promotores imobiliários particulares bem como o valor das peritagens e avaliações, o que está a resultar em valores muito significativos em termos de mais-valias para os particulares relativamente aos respectivos terrenos. Por outro lado, os índices de construção permitidos em muitos PDM estão também a garantir ganhos potenciais muito grandes relativamente a muitos terrenos de proprietários particulares.

Sr. Ministro, considera ou não que, para dar cumprimento à execução deste Plano Rodoviário Nacional, é essencial e importante rever atempadamente o Código das Expropriações que, de facto, não confere sentido a quem quiser cumprir, com eficiência, eficácia e dentro de custos adequados, um Plano como este?

Uma outra questão, que conhece melhor do que eu próprio, é a dos realojamentos que estão a constituir um problema que causa dificuldades ao prosseguimento de algumas obras fundamentais, nomeadamente a CRIL, algumas radiais, a via de cintura interna Porto-Gaia e outras ainda. Em que medida entende o Sr. Ministro que pode ser ultrapassado este problema dos realojamentos — e recorro o caso concreto da Pontinha e da Buraca — com vista à resolução destas situações e a facilitar estas obras essenciais para as malhas urbanas?

Em quarto lugar, Sr. Ministro, no Plano ainda em vigor previa-se que a JAE passasse para a tutela dos municípios 12 000 km de estrada, depois de devidamente restaurados e reconstruídos. Chegou-se a Dezembro de 1995 e, Srs. Deputados do PSD, apenas 18% desses 12 000 km foram, de facto, integrados nas redes viárias dos municípios.

Todos conhecemos as dificuldades que se colocam na passagem destas situações para os municípios e as razões que os têm levado a reagir a essas intenções dos governos. Pergunto, por isso, qual é o argumento que o Sr. Ministro introduzirá na execução deste Plano para ultrapassar esta dificuldade e travar um diálogo eficiente com os municípios e as regiões, de forma a conseguir este objectivo fundamental.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Álvaro Amaro.

O Sr. Álvaro Amaro (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Manuel Vargues, queria apenas registar duas notas.

A primeira é que, se existe esse atraso que referiu, se, entre 1993 e 1995, a média de concurso era, tal como lhe disse, de 2,5 por semana e se, durante um ano do vosso Governo, foi de 0,65, haveremos de ter o PRN 3000, e não o 2000!

Em segundo lugar, Sr. Deputado, quero dizer-lhe que estou totalmente de acordo com o registo que deu em relação ao atraso do eixo Norte/Sul e por isso não é mais possível que a Câmara Municipal de Lisboa seja gerida pelo Partido Socialista! Como sabe, isso é da responsabilidade da Câmara Municipal de Lisboa.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder, querendo, tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Vargues.

O Sr. Manuel Vargues (PS): — Prescindo, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas.

O Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas (Crisóstomo Teixeira): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Foram aqui tecidas considerações, em geral, pertinentes e não me pode caber a pretensão de responder a todas as perguntas colocadas, dado o seu carácter muito geral e o grande número de questões que foram abordadas. Contudo, algumas merecem, significativamente, mais atenção do que outras por envolverem questões de ordem institucional.

Quanto à intervenção do Sr. Deputado Falcão e Cunha, devo dizer que notei dois tipos de atitude: uma componente de admiração que reflectia, de alguma forma, a apreciação feita por um ex-governante da actividade de quem, presentemente, está a ocupar o cargo que ele ocupou e outra correspondente ao chamado «dever de ofício» de quem está na oposição. Nesta, infelizmente, não foi tão hábil, porque não tem o traquejo de um longo período de oposição. Mas lá chegará, Sr. Deputado, com certeza!

A primeira questão que nos coloca tem a ver com a capacidade da JAE face à questão da reintegração de estradas, quer na classe nacional, quer na classe municipal. Em primeiro lugar, gostaria de referir que a atitude deste Governo em relação à classificação das estradas é bastante diferente da vossa, no passado. Com efeito, a actuação do anterior governo deturpou, efectivamente, o significado do Plano Rodoviário Nacional aprovado em 1985, ao qual os senhores juntaram o labéu de desclassificação para uma prática de integração de estradas nas redes municipais. Nós entendemos não seguir esse caminho.

E a que conduziu a vossa prática de 10 ou 11 anos? Conduziu, como alguns Srs. Deputados já salientaram, a que apenas fosse possível integrar nas redes municipais cerca de 18% das estradas, por vezes em condições de violentação dos executivos municipais relativamente à aceitação.

Presentemente, a prática adoptada pelo Governo é, para começar, a de reduzir a dimensão do fenómeno de integração de estradas em redes municipais, redução essa que será feita segundo critérios que visam, por um lado, completar a malha formada em 1995 e, por outro, tornar sustentável, política e economicamente, pelos municípios este fenómeno de integração nas redes municipais.

Entre o problema da capacidade da JAE para gerir ou não gerir e o interesse dos utentes em terem estradas razoavelmente conservadas, penso que as opções terão de ser, necessariamente, no sentido de aumentar a capacidade de execução da JAE para que as respostas aos utentes sejam as que eles necessitam e não o abandonar ou isolar do problema, fazendo de conta que não há estradas e que o problema é dos municípios.

Em segundo lugar, o Sr. Deputado Falcão e Cunha abordou com notável conhecimento a temática das concessões, isolando muitíssimo bem os problemas reais que estão subjacentes aos concursos internacionais que possam ter lugar nesta matéria, designadamente o das garantias de tráfego, a prática ou não de portagens virtuais e a existência ou não de contribuições em espécie.

Julgo que uma grande parte da sua curiosidade poderá ser satisfeita no próximo dia 25, data em que, pela primeira vez, após a decisão que hoje foi tomada em Conselho de Ministros, serão abertos aos promitentes concessionários as condições em que esses concursos vão ser lançados. Agora, com toda a franqueza, custa-me a perceber como é que, estando o Sr. Deputado ciente destas questões, acompanhando o que é a prática internacional dos *project finance*, dos sistemas DBFO e do *shadow tolling*, se remete a uma mentalidade, desculpe a expressão, pouco mais do que salazarista, de que o crédito é um pecado! Então, não é possível recorrer ao crédito para desenvolver o sistema de redes viárias? Ou será que temos de andar a aforrar, como o Dr. Oliveira Salazar, para depois gastar?!

A Sr.^a Natalina Moura (PS): — Muito bem!

O Orador: — De facto, isso corresponde a uma visão de quem está por dentro de uma parte do problema, mas que depois não é capaz de resistir à tentação miserabilista do aforro! Parece-me, realmente, algo estranho.

A Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia colocou algumas questões que se prendem com a necessidade e a preocupação ambiental e, simultaneamente, falou de aspectos relacionados com a necessidade de não deixar determinadas zonas do País isoladas. Isso é sempre muito complicado, porque a tentação humana é a de introduzir numa intervenção um conceito e o seu contrário; há quem consiga fazer isso numa palavra: o oxímoro.

A Sr.^a Heloísa Apolónia (Os Verdes): — Não é incompatível!

O Orador: — Eu não estou a dizer que seja incompatível, Sr.^a Deputada!

A Sr.^a Heloísa Apolónia (Os Verdes): — Pois não!

O Orador: — Olhe para este mapa!

Neste momento, o Orador exibiu um mapa de Portugal com a rede de estradas.

É um mapa do tráfego nas estradas portuguesas! Querá a Sr.^a Deputada que só se façam estradas onde há procura de tráfego? Olhe que deixamos o interior isolado! Se atendermos apenas à razão da necessidade, somos capazes de não ordenar o território, efectivamente. Este é, pois, um problema delicado.

O Sr. Álvaro Amaro (PSD): — Nem Salazar fazia isso!

O Sr. Falcão e Cunha (PSD): — Uma vergonha!

O Orador: — Uma última questão, de pormenor, colocada pelo Sr. Deputado Manuel Vargues respeita à CRIL. Nós herdámos o processo da CRIL numa circunstância tal que o levantamento de 1993, efectuado para processos de realojamento necessários à construção do troço final da CRIL, Buraca/Pontinha, contabilizava já, na altura, 700 realojamentos. Feito um novo recenseamento, chegámos à conclusão de que, neste momento, é necessário realojar 1580 pessoas e, consequentemente, o calendário de lançamento da obra e de consignação tem de ser repensado no sentido de se efectuar o mais breve possível a adjudicação. Teremos, todavia, de remeter para processos de consignação parcial, porque não vamos afastar as pessoas, como acontecia no passado; temos de as realojar previamente e, para isso, já tomámos medidas, quer com a Câmara Municipal de Lisboa, quer com a Câmara Municipal da Amadora, no sentido de criar condições para o efeito.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. Poderá utilizar 8 minutos concedidos pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Muito obrigado pelos comentários e observações feitos. Nesta intervenção, vou reportar-me fundamentalmente a matéria factual.

No que diz respeito às acessibilidades, como o Sr. Deputado Falcão e Cunha bem relevou, a política deste Governo é a de considerá-las extremamente importantes para a população e, quanto a questões de vida ou de morte, queremos que sejam de vida e, por isso, colocamos a sinistralidade, pela primeira vez, num Plano Rodoviário Nacional.

Em segundo lugar, falamos de acessibilidades e não de quilómetros. Assim, o Sr. Deputado Falcão e Cunha poderá perguntar, por exemplo, aos seus colegas de partido eleitos por Braga quanto tempo levam da cidade de Braga ao nó da auto-estrada. Posso já adiantar que, frequentemente, levam o dobro do tempo necessário para ir do nó da auto-estrada à entrada do Porto.

O Sr. António Braga (PS): — Exactamente!

O Orador: — Quem promoveu a variante que vai resolver esse problema foi o actual Governo e não o anterior.

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Bem lembrado!

O Orador: — Isto nem sequer é uma acusação gratuita. É, pura e simplesmente, a afirmação de que o governo anterior tinha como política explícita, confessada, fazer quilómetros e não cuidar das acessibilidades.

Protestos do PSD.

Aplausos do PS.

Além do mais, Sr. Deputado Falcão e Cunha, posso dar-lhe o exemplo da variante de Leiria, que já foi decidida pelo actual Governo. E há quanto tempo é que a auto-estrada passa ao lado de Leiria, Sr. Deputado? Há quantos anos? Foi o actual governo que decidiu a variante de Leiria.

Também posso referir como exemplo os dois nós que estão a ser construídos à entrada de Lisboa e que já estão adjudicados, o de S. João da Talha e o que vai ser feito ainda no mesmo troço. E há quantos anos é que a auto-estrada pára ali?

Nós falamos de acessibilidades, que é uma coisa diferente, porque elas incluem quilómetros e qualidade de serviço.

O Sr. Deputado Falcão e Cunha diz que o novo Plano não traz nada de novo e acrescenta o seguinte: «Vejam lá que passam para a responsabilidade da Junta Autónoma das Estradas 15 000 km, em vez de 10 000 km». Pergunto eu: «Então, este Plano não traz nada de novo?!». Pergunta, ainda, o Sr. Deputado como é isso possível. Devo dizer-lhe que, ainda este ano, a JAE será reformada de alto a baixo, não para criar lugares nos centros regionais e multiplicar confusões de planeamento mas para passar a executar aquilo de que o País precisa. Aí está a resposta, Sr. Deputado.

Finalmente, o Sr. Deputado Jorge Ferreira também questionou o problema da duplicação do IP5. Sim, vamos fazer a duplicação do IP5 e não a auto-estrada ao lado do IP5. O IP5 entrou em serviço, na sua integralidade — o último troço, Celorico/Guarda —, em Novembro de 1989, ou seja, há seis ou sete anos, como projecto dos anos 70. Foi o primeiro, e tem os defeitos que tem. Pois nós vamos duplicá-lo.

Por que razão é que o anterior governo nunca anunciou que o duplicaria?

A Sr.^a Manuela Ferreira Leite (PSD): — Não anunciava, fazia!

O Orador: — Ah, porque ia fazer uma nova auto-estrada! Ia gastar 120 milhões de contos ao lado de um troço que já existe, como se o País se reduzisse ao IP5, a Viseu, por onde o Sr. Deputado Falcão e Cunha foi eleito! Compreendo o problema de Viseu, mas nós vamos resolvê-lo em conformidade com a resolução de muitos outros problemas do País.

Sr. Deputado Paulo Neves, agradeço as suas observações e devo dizer que estou de acordo com elas. Foi muito oportuno.

Risos do PSD.

O Sr. Deputado Jorge Ferreira disse que não via nada de novo e que gostaria de conhecer os critérios. Bom, em síntese, há uma nota explicativa de 27 páginas. Não a leu!

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Mas vai ler!

O Orador: — Tem 27 páginas de boa prosa condensada. Não a leu! Está no anexo!

Por outro lado, recomendo-lhe que leia, em relação ao anteprojecto de decreto-lei, o artigo 2.º e o artigo 3.º, que altera, entre outros, os artigos 8.º, 11.º, 12.º do Decreto-Lei n.º 380/85, porque tudo isso são novidades. Dizer que não há nada de novo talvez seja um exagero. O que pode dizer é que é mau ou que ainda é preciso fazer muito mais, mas, então, sugira, estamos aqui para isso. Dizer que não há nada de novo, perdoe-me a expressão, é gratuito.

Quanto à duplicação do IP5, já respondi.

Sr. Deputado José Calçada, não deve ter visto os mapas do Plano Rodoviário Nacional, que foram distribuídos tardiamente.

Vozes do PS: — Não teve tempo!

O Orador: — Se tivesse visto esses mapas, que todos os Srs. Deputados têm e, portanto, escuso de exhibi-los, e comparasse, pura e simplesmente, a rede de estradas de um e de outro, é evidente que veria que o novo mapa tem muito mais tracinhos do que o actual.

O Sr. José Calçada (PCP): — Tem mais tracinhos, sem dúvida!

O Orador: — E mesmo no Alentejo, ao contrário do que o Sr. Deputado diz. Muito mais no Alentejo!

Protestos do PCP.

Agora, o último dos erros, que também é factual: diz o Sr. Deputado José Calçada que, no Alentejo, não há senão IP com portagem. Quero dizer-lhe que o IP2 e o IP8, somados, no Alentejo, têm muito mais quilómetros do que os troços com portagem.

Protestos do Deputado do PCP José Calçada.

Ó Sr. Deputado, conheça o Alentejo, por amor de Deus! Está nos mapas! Sr. Deputado, veja ainda no mapa — e são questões factuais — Avis e Mora...

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Com portagem!

O Orador: — Não! Não têm portagem! Não, desculpe...

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Quando se junta com o IP7!

O Orador: — Ah! Bom! Tem meia dúzia de quilómetros com portagem!

Vozes do PCP: — Ah!

O Orador: — Em cerca de 140 km os senhores descobriram que há 10 km com portagem e, portanto, para os senhores, 10 km são mais do que 140 km. É uma questão de geometria!...

Finalmente, o Sr. Deputado Calçada referiu, especificamente, que Avis e Mora não estavam abrangidos, mas, pelo mapa, pode verificar que Avis e Mora estão abrangidos.

Sr. Deputado, trata-se de questões de facto, mas, perante esta discrepância de interpretações, devo dizer que dificilmente nos poderemos entender.

O Sr. José Calçada (PCP): — O Sr. Ministro não deve estar a ver o mesmo mapa que eu!

O Orador: — Provavelmente!

O Sr. José Calçada (PCP): — É que o IC13 desapareceu do mapa!

O Orador: — Sr. Deputado Álvaro Amaro, relativamente a concursos e a capacidade de execução, deixemo-nos de demagogias e vejamos os problemas numericamente, com clareza. Sabe, pelo menos, o Sr. Deputado Falcão e Cunha que a capacidade máxima de execução de toda a nossa indústria de construção de estradas anda pelos 200 milhões de contos, a preços actuais, atendendo...

O Sr. Falcão e Cunha (PSD): — Pode ser mais!

O Orador: — Pode ser mais! Fico muito satisfeito em ter essa opinião abalizada e digo-lhe porquê: é que vamos fazer 240 milhões de contos em 1997 e estaremos apenas constrangidos, nas novas concessões, pela capacidade de execução acima de 240 milhões de contos. Como, neste momento, o nosso problema é a capacidade de resposta da indústria de construção e como, em 1997, vamos fazer, pelo menos, 30% mais do que o que se fez, em média, nos anos áureos de 1993 e 1995, estamos, de facto, a ter muitos concursos, como diria o Sr. Deputado Álvaro Amaro. Agora, quero dar-lhe uma garantia: não vamos publicar concursos no *Diário das Beiras*.

Risos do PS.

Diz ainda o Sr. Deputado Álvaro Amaro que não há uma única estrada nova no novo Plano Rodoviário Nacional. Sr. Deputado, o senhor sabe que, quando se lançam estes itinerários, muitas vezes faz-se a exploração de canais novos, ainda que, a um leigo, pareça que, de facto, se trata exactamente da mesma coisa, da mesma estrada, quando não é assim. E, digamos, não se gastam 200 milhões de contos de obras em estradas velhas, a remendar estradas velhas. Tenhamos paciência e, pelo menos, alguma moderação nestes conceitos!

O Sr. Nuno Baltazar Mendes (PS): — Esta é forte!

O Orador: — Finalmente, Sr. Deputado Álvaro Amaro, há uma questão importante, aliás, outros Srs. Deputados referiram o assunto, mas é perfeitamente natural que assim tenham pensado: eu insisti que o Plano Rodoviário Nacional em projecto é uma peça de um conjunto de medidas, algumas das quais são, pelo menos, de igual importância. Tal é o caso do plano de execução a médio prazo, que alguns Srs. Deputados pediram, mas não é o que está aqui em análise. O que está em análise é o Plano Rodoviário Nacional.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — O plano de execução a médio prazo é outra peça — não confundamos! —, tal como o sistema de legislação sobre o domínio público rodoviário, que é

outra questão, tal como as directrizes da política de concessões e de financiamento de obra pública, que também são outra questão. Não queiram confundir tudo e dizer que no novo Plano Rodoviário Nacional não está o capítulo VII da *Bíblia*, porque não está, não senhor, mas existe e poderá ser consultado por quem o souber procurar.

Risos do PS.

Aliás, a *Bíblia* não se divide em capítulos, mas, como o Sr. Deputado citou a *Bíblia*, suponho que sabemos os dois do que estamos a falar...

Risos do PCP.

Finalmente, Sr. Deputado Manuel Vargues, já foi dito o que existe sobre a CRIL e sobre o Código de Expropriações está em estudo avançado um projecto extremamente importante de revisão do mesmo, que é uma matéria da maior relevância neste domínio para os municípios e para as mais diversas entidades, e não apenas em relação às estradas. Como já referi, esse projecto está em avançado estudo, será do conhecimento da Assembleia dentro de pouco tempo e conto com o apoio do PSD.

Relativamente à Pontinha e Buraca, a situação já foi explicada, a questão das transferências municipais também já foi explicada, mas, com certeza, haverá que estudar a matéria no âmbito da própria revisão da Lei das Finanças Locais, porque não se trata apenas de entregar estradas em bom estado, trata-se de as manter e, por isso, teremos de ver a questão em conjunto.

Finalmente, Srs. Deputados, a última afirmação que fazemos é a de que estaremos sempre, sempre, à disposição, para ponderar todas as sugestões. Mas uma coisa é certíssima: este Governo vai decidir,...

O Sr. Álvaro Amaro (PSD): — Ainda bem! Foi eleito para decidir!

O Orador: — ... vai escolher, vai pôr em execução e vai deixar as oposições à beira da estrada.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Falcão e Cunha.

O Sr. Falcão e Cunha (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, o senhor disse qualquer coisa que eu condensaria da seguinte forma: nós fizemos os grandes eixos, os senhores fazem os nós e as portagens.

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: — Eu não disse isso!

O Orador: — O Sr. Ministro falou-nos em Braga e em Leiria, na distância de Braga ao Porto e na distância para chegar da auto-estrada à cidade de Leiria, mas esqueceu-se de uma coisa de que, provavelmente, alguns Deputados do seu partido não se lembram, mas o senhor lembra-se: é que, em 1985, as duas maiores cidades deste país estavam ligadas por uma pequena auto-estrada — essa, sim, construída ainda no tempo do Dr. Salazar —, por um troço de auto-estrada «plantado» na região de Coimbra e o resto, para os humoristas deste país, eram uns atalhos para se chegar rapidamente ao Porto. Nós, em seis anos, concluímos a obra rodoviária essencial neste país, que foi a

ligação Porto/Lisboa por auto-estrada. O Sr. Ministro esqueceu-se disto, mas não pode esquecer-se!

O Sr. Paulo Neves (PS): — E o resto é paisagem?!

O Sr. António Braga (PS): — O resto não existe!...

O Orador: — O Sr. Ministro, uma vez, num debate sobre esta matéria, disse ao meu companheiro Guilherme Silva — e estou a citar de memória — que não gostaria muito de dialogar com ele, porque ele não era da especialidade. Ora, o Sr. Ministro é da especialidade e como tal não pode esquecer estas questões e dizer as coisas que acabou de dizer.

Em relação à duplicação do IP5, deixe-me dizer-lhe, com toda a franqueza, que se trata de uma mistificação, porque, do ponto de vista técnico, o IP5 não pode ser duplicado. O Sr. Ministro sabe que pode duplicar alguns lanços do IP5 e até sabe que esses estudos estão feitos há anos, mas dizer que há uma duplicação do IP5 não pode, porque ela não é tecnicamente possível.

Finalmente, Sr. Ministro, quanto à capacidade de resposta da indústria, e invocou a minha qualidade de não iniciado nesta matéria, julgo que é bem maior do que 200 milhões de contos e, Sr. Ministro, há uma coisa muito importante: neste momento, os industriais de obras públicas, em Portugal, queixam-se de que o investimento no sector das obras públicas, nomeadamente em estradas, diminuiu drasticamente em 1996 e, mais, dizem que só é parcialmente compensado pelo investimento na área da construção civil e não das obras públicas, sobretudo das autarquias do Partido Socialista, por razões que, naturalmente, todos compreenderemos.

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — É a defesa do bem-estar do povo e a construção do que é necessário!

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, tem mais dois pedidos de esclarecimento e, como não tem tempo, sugiro-lhe que responda conjuntamente a todos, sendo certo que a Mesa lhe dará tempo para esse efeito.

Tem a palavra o Sr. Deputado José Calçada.

O Sr. José Calçada (PCP): — Sr. Presidente, restringindo-me a questões de natureza factual, como, aliás, o Sr. Ministro fez, o Sr. Ministro diz que Mora não tem problemas e eu disse que sim.

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: — Não fui eu quem disse! Está no mapa!

O Orador: — Dá-me licença, Sr. Ministro! Não se impaciente! O Sr. Ministro começou tão bem, vamos acabar assim mais ou menos todos pacíficos.

O concelho de Mora assinala, nesta revisão, os seguintes aspectos negativos: em primeiro lugar, o novo traçado do IC13, pela margem direita do Sorraia — Coruche, Couço, Montargil —, deixando de passar por Mora; em segundo lugar, a ausência de qualquer referência à variante de Mora, na estrada nacional n.º 251, que, no PRN de 1985, que é, afinal, aquele de que estamos a falar, porque este traduz-se apenas numa revisão, já se encontrava implicitamente considerada. Em conclusão, o município de Mora entende que «da marginalização de Mora no traçado do IC13 resultaria, muito provavelmente, o

colapso da estrutura comercial e de serviços instalada, o que tornaria insustentável a situação sócio-laboral no concelho, actualmente já de si muito gravosa».

Sr. Ministro, estou a dar voz àqueles que não têm voz tão directa quanto a nossa, é esse o meu papel e faço fé nas informações que me estão a dar, aliás, não tenho qualquer razão para não fazer, e o Sr. Ministro, certamente, também não terá.

Avancemos para uma outra questão: o Sr. Ministro diz que, depois disto, as oposições — *sic* — «ficarão à beira da estrada». Nessa altura, Sr. Ministro, agradeço-lhe muito que substitua o Instituto Nacional de Emergência Médica por um serviço nacional de bons samaritanos.

Vozes do PCP: — Muito bem!

Risos do PS.

O Sr. Presidente: — Para formular o seu pedido de esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Álvaro Amaro.

O Sr. Álvaro Amaro (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, temos por hábito ouvir sempre com a democracia que todos respeitamos. O Sr. Ministro, quando alguma coisa o perturba ou dificulta a sua acção política, venha do PCP ou de qualquer outra bancada, tem uma dose de humor que, confesso, não me parece que fique bem a um ministro com a sua competência e responsabilidade, nomeadamente, quando chega aqui e chama a todos leigos e ignorantes.

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — A todos, não! A alguns!

O Orador: — A todos ou a alguns!

Sr. Ministro, não sei se o meu colega Falcão e Cunha também lhe reconhece tanta competência em matéria de estradas — e, pelos vistos, não reconhece —, mas digolhe, com toda a franqueza,...

Protestos do PS.

Sei que vos custa, mas ainda não acabei!

Sr. Ministro, com toda a sinceridade, quero dizer-lhe o seguinte: ouvi-o, há dias, num debate na televisão e, sinceramente, gostei da sua humildade, e já hoje voltei a saudá-lo. É que quando o jornalista lhe dizia «bem, mas o senhor, em tempos, foi o ministro das nacionalizações...» e o Sr. Ministro foi dizendo «pois é, mas foram outros tempos, agora isto evoluiu. Tem de compreender...», sinceramente, Sr. Ministro, até o respeitei. Hoje, noto que o senhor quer ser o ministro das privatizações, neste caso, das estradas, com um grande problema que a todos nós deve fazer pensar: privatiza, põe portagens, carrega os utentes.

No entanto, o que é mais grave é que o Sr. Ministro diz que vai duplicar o IP5 — e o meu colega Falcão e Cunha já lhe disse, e ele, sim, não é leigo, que isso é tecnicamente impossível — e que não vai fazer a A14, porque iria gastar não sei quantos milhões de contos.

Sr. Ministro, a A14 faz parte das transeuropeias que o governo anterior aprovou. Negue-o aqui ou diga-o às populações de Aveiro, Viseu, Guarda, Vilar Formoso e, de um modo geral, ao País! É isto que queremos que diga, em vez de correr a todos com a «dose» de leigo e dizer que vão ser construídas estradas novas porque as outras

estão em mau estado. Pergunto-lhe: onde é que há uma estrada nova no vosso Plano? Sr. Ministro, mesmo leigo que eu seja — e com humildade o assumo —, tem de me dizer «Sr. Deputado, não há estrada nova, porque não se justifica! Não há estrada nova, porque o Plano, que os senhores agora querem apresentar para revisão, estava bem feito». Ó Sr. Ministro, isso eu sei discutir. Agora, o senhor não tem a humildade de reconhecer que não há uma única estrada nova e põe-se a dizer que tem de fazer não sei quantos quilómetros de estradas que estão em mau estado. Isso chama-se — e até aí a minha competência ainda chega — conservar, arranjar ou, então, como o senhor faz, em relação a um IC, que está aprovado, desdobrar-o em vários. Isto não é fazer estradas novas, Sr. Ministro!

Termino como há pouco comecei: saúdo-o pela humildade com que nos aparece aqui para apresentar o Plano; porém, porque este debate não foi a *passerelle* para o Ministro João Cravinho apresentar as grandes estradas ao País, como o senhor queria, e os próprios autarcas do PS não lho deixaram, penso que poderia ter terminado com humildade se dissesse «Estamos para dialogar, para melhorar e queremos ouvir as propostas», e o PSD apresentou-lhe uma em sede de projecto de deliberação.

Vozes do PSD: — Muito bem!

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

O Sr. Jorge Ferreira (CDS-PP): — Sr. Presidente, o meu pedido de esclarecimento é breve.

Gostaria de perguntar ao Sr. Ministro se foi ele quem escreveu no anteprojecto de decreto-lei que nos fez distribuir que os principais objectivos e critérios adoptados na definição de Plano Rodoviário Nacional continuam a ser válidos actualmente, pelo que foram respeitados na revisão efectuada.

Pergunto se V. Ex.^a é autor, ou, não sendo, se concorda com esta frase. Se é autor, terá de se arrepender de ter dito o que disse, porque, de facto, isto é uma actualização e não um novo Plano. Portanto, não tem novidade no sentido semântico do termo. Se V. Ex.^a não concorda com esta frase, então, tem toda a razão, mas o problema é dos serviços do Ministério.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, dispondo para o efeito de cinco minutos, cedidos pela Mesa.

O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território: — Sr. Presidente, quero registar, com grande satisfação, por mera clarificação do cenário político, a oposição entre os Srs. Deputados Jorge Ferreira e José Calçada.

O Sr. Deputado José Calçada diz «o que é preciso é continuidade!» e o Sr. Deputado Jorge Ferreira diz «atenção, porque no novo Plano constam os mesmos grandes princípios do Plano anterior». Srs. Deputados, devo dizer-vos que há continuidade desses grandes princípios,...

O Sr. Jorge Ferreira (CDS-PP): — Ah!

O Orador: — ... mas há uma profundíssima inovação no modo de os interpretar e até há adições fundamentais

que estão no articulado, que já citei, do anteprojecto de decreto de lei, ou seja, os artigos 2.º e 3.º, que altera quatro ou cinco artigos do Decreto-Lei n.º 380/85. São 27 páginas de critérios, inclusivamente os da rede regional.

Sr. Deputado Jorge Ferreira, são 4000 km de estradas. Então, não há nada de novo?! Por amor de Deus, critiquem, sugiram o contrário disto, mas não se diga que este Plano não tem nada de novo em relação ao anterior. Basta olhar para os mapas. É a maneira mais simples! Olhem para os mapas e vejam!

Em segundo lugar, este Plano é a revisão do de 1985, que, aliás, foi formulado e concluído por um governo PS. É a revisão do Plano de 1985. Portanto, é uma revisão, como modestamente aqui se diz, não é a descoberta de nada de novo!

O Sr. **Jorge Ferreira** (CDS-PP): — Por um governo do PS e do PSD! Eu compreendo a omissão!

O **Orador**: — É verdade! Tem razão! Desculpe, o ministro era socialista mas o governo era do PS e do PSD.

Sr. Deputado José Calçada, repare que no novo Plano há itinerários principais (IP), há itinerários complementares (IC) e há estradas nacionais (EN). Portanto, não há só IP e IC, há também estradas nacionais! Em relação a Mora, o Sr. Deputado disse que pensava que o concelho ficaria melhor servido se por lá passasse um IC, uma outra variante ou uma outra acessibilidade. Pois bem, eu percebo perfeitamente e acho isso legítimo, mas nós temos de ver as coisas num equilíbrio nacional. A questão é muito simples: há determinadas coisas que nos pedem que ditas em assembleia municipal ou numa entrevista são muito simples, mas correspondem a acrescentar, por hipótese, 200 000 ou 300 000 contos por quilómetro. Como ao mesmo tempo se diz «nada de aumentar os impostos», gostaria de saber como é que se paga tudo isto. É que estamos a falar de estradas onde passam, por vezes, 1000 veículos diários e nós temos de ter em conta a movimentação do tráfego. Importa-se de olhar, de novo, o mapa para ver Mora?

O Sr. **José Calçada** (PCP): — Já vi!

O **Orador**: — Vou mostrar-lhe, outra vez.

O Sr. **José Calçada** (PCP): — Já vi! Tem um traço muito fininho!

O **Orador**: — Ah, pronto!

Srs. Deputados Álvaro Amaro e Falcão e Cunha, a minha esperança é a de que a indústria chegue acima dos 250 milhões de contos/ano, gostaria mesmo que se aproximasse mais dos 300 milhões de contos. É isso exactamente que está em causa; porém, sabe que o máximo que se conseguiu, até hoje, foram 200 milhões de contos. É simplesmente isso!

Sobre leigos e não leigos, Sr. Deputado, não sou especialista de estradas, nunca tive a pretensão de o ser, mas, enfim, sou engenheiro civil, tive uma cadeira sobre estradas, e muitas outras coisas e, quando me dizem «não há aqui uma estrada nova», permita-me que lhe diga que isso me choca profundamente, não como político, porque não se fazem, por exemplo, 200 milhões de contos de obra, 240 milhões de contos em média nos próximos anos, que é o que isto implicará, para andar a remendar estradas velhas. Entendamo-nos!

O Sr. **Álvaro Amaro** (PSD): — Diga onde está uma estrada nova no novo Plano!

O **Orador**: — Compare-o, mais uma vez, com o outro mapa e, se não descobrir nenhuma diferença entre os dois mapas, algum de nós terá de recorrer profundamente à classe médica.

Aplausos do PS.

O Sr. **Álvaro Amaro** (PSD): — Então, diga uma, Sr. Ministro!

O **Orador**: — Compare os mapas.

O Sr. **Álvaro Amaro** (PSD): — Diga uma!

O **Orador**: — Sr. Deputado, quantos IC há no Plano em vigor e quantos estão propostos?

Protestos do PSD.

Vozes do PS: — Ah, isso já não interessa!

O Sr. **Presidente**: — Verifico que o tempo foi pouco, mas foi o «arbitrado»!

O Sr. **Carlos Coelho** (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

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

O Sr. **Carlos Coelho** (PSD): — Sr. Presidente, a Comissão Permanente não é exactamente um gabinete de estudos nem um gabinete de aconselhamento do Governo. Este debate foi interessante, com pontos, aliás, muito curiosos, mas, na nossa opinião, a Comissão Permanente, na sequência deste debate, deve concluir com uma deliberação. Esta não é uma Casa que se esgote na palavra pela palavra, no debate pelo debate, deveria haver uma consequência deste nosso debate.

Nesses termos, o PSD apresentou um projecto de deliberação, na sequência, aliás, do que eu próprio tive ocasião de informar na Conferência dos Representantes dos Grupos Parlamentares, ontem realizada. Como V. Ex.ª bem sabe, a votação, ainda durante a reunião de hoje, carece do consenso de todas as bancadas, uma vez que, como dissemos, tínhamos interesse, e assim fizemos, em que a deliberação por nós apresentada resultasse do debate que aqui fosse travado. Portanto, não o podíamos apresentar com a antecedência necessária para que, ainda ontem, na Conferência, fosse elaborado um texto, enquanto se desconhecía o debate que acabou de ser travado.

Assim, Sr. Presidente, parecer-nos-ia que, sob o ponto de vista da lógica política, do bom senso e da razoabilidade, deveria haver o consenso necessário para podermos votar o projecto de deliberação que apresentámos e que a Mesa, em boa hora, fez distribuir pelas bancadas.

Era este o apelo que deixava a V. Ex.ª e às restantes bancadas.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, mesmo sem o apelo, empenhei-me em procurar saber se existia esse consenso e concluí que não havia. Não existindo consenso, não poderemos votar hoje o projecto de deliberação. No

entanto, se o Sr. Deputado quiser, pode fazer novas diligências para o obter, já que eu tive insucesso. Pode ser que o Sr. Deputado consiga um resultado diferente.

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — Sr. Presidente, dá-me licença?

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

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — Sr. Presidente, longe de mim tal ideia. Se V. Ex.^a foi insucesso nessas diligências, seguramente que eu não teria melhor resultado!

O Sr. Presidente: — Nunca se sabe! Depende da argumentação!

O Orador: — Pode V. Ex.^a informar a Câmara de quais foram as bancadas que inviabilizaram que a votação fosse feita hoje.

O Sr. Presidente: — Como sabe, Sr. Deputado, basta uma e averigüei que, pelo menos, o PS não dava o seu consentimento.

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Vozes do PSD: — Já calculávamos!

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra para fazer uma interpelação à Mesa.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, quero apenas esclarecer aquilo que o Sr. Presidente sabe e que tenho todo o gosto em dizer também aos Srs. Deputados.

Foi o PS que suscitou este debate com o Governo para que houvesse ocasião, por parte do Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, de nos apresentar o anteprojecto sobre o Plano Rodoviário Nacional, em processo de revisão, o que, do nosso

ponto de vista, era absolutamente indispensável para que o concurso da Assembleia da República pudesse ser, nesta matéria, construtivo. Para além disso, estamos disponíveis para — aliás, foi com este espírito que tomámos esta iniciativa — prolongar a avaliação desta matéria em sede de Comissão de Administração do Território, Poder Local, Equipamento Social e Ambiente. O que não queremos é suscitar deliberações do Plenário da Assembleia da República para satisfazer a necessidade de iniciativa política de alguns partidos. O que queremos é que as sugestões sejam devidamente reflectidas e ponderadas.

Nesta como noutras matérias, a pressa não é boa conselheira!

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — Percebemos que o PS tem receio das deliberações da Assembleia!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, chegámos ao fim dos trabalhos. Voltaremos a reunir na próxima quarta-feira, dia 25, com período de antes da ordem do dia e do período da ordem do dia constará a discussão conjunta, na generalidade, do projecto de lei n.º 82/VII — Regime jurídico do contrato de trabalho a bordo das embarcações de pescas (PCP) e da proposta de lei n.º 43/VII — Estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pescas.

Está encerrada a reunião.

Eram 17 horas e 55 minutos.

Faltaram à reunião os seguintes Srs. Deputados:

Partido do Centro Democrático Social — Partido Popular (CDS/PP):

Nuno Kruz Abecasis.

Partido Socialista (PS):

José Manuel Santos de Magalhães.

A DIVISÃO DE REDACÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.



DIÁRIO

da Assembleia da República

Depósito legal n.º 8818/85

IMPrensa NACIONAL-CASA DA MOEDA, E. P.

1 — Preço de página para venda avulso, 9\$00 (IVA incluído).

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

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

PREÇO DESTE NÚMERO 216\$00 (IVA INCLuíDO 5%)

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