



DIÁRIO da Assembleia da República

V LEGISLATURA

2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (1988-1989)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 20 DE DEZEMBRO DE 1988

Presidente: Ex.^{mo} Sr. Vítor Pereira Crespo

Secretários: Ex.^{mos} Srs. Reinaldo Alberto Ramos Gomes

Vítor Manuel Calo Roque

Cláudio José dos Santos Percheiro

Daniel Abílio Ferreira Bastos

SUMÁRIO

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

Deu-se conta da entrada de diplomas na Mesa.

Os Diários n.ºs 13 a 16 mereceram a aprovação da Câmara. Foi aprovada, na generalidade, a proposta de lei n.º 72/V — Lei de Bases dos Transportes Terrestres — e rejeitado o projeto de lei n.º 292/V (PCP) — adopta medidas tendentes a suspender o encerramento de linhas, ramais e estações e define as condições a que deve obedecer o dimensionamento da rede ferroviária nacional.

Produziram intervenções, além do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Oliveira Martins) e do Sr. Secretário de Estado dos Transportes (Carlos Costa), os Srs. Deputados Daniel Bastos (PSD), Luís Roque (PCP), Herculano Pombo (Os Verdes), Nogueira de Brito (CDS), Ilda Figueiredo (PCP), Rui Silva (PRD), Armando Vara (PS), Domingos de Sousa e Amândio de Oliveira (PSD).

Entretanto, a Assembleia aprovou vários pareceres da Comissão de Regimento e Mandatos sobre a substituição de um deputado do PSD, autorizando um deputado a depor como testemunha e denegando autorização a um outro.

Foram aprovados, em votação final global, as propostas de lei n.ºs 67/V — Altera o Código do IVA — e 52/V — Introduz alterações à Lei n.º 14/87, de 29 de Abril (Lei Eleitoral para o Parlamento Europeu) e o projecto de lei n.º 263/V (ID) — Subsídios e garantias a atribuir a cidadãos que sofram de paralidose.

Produziram declarações de voto os Srs. Deputados José Manuel Mendes (PCP), João Corregedor da Fonseca (Indep.), Joaquim Marques (PSD), Jorge Lacão (PS) e Narana Coissôr (CDS).

Finalmente, foi ainda discutida a proposta de elenco das comissões especializadas permanentes da Assembleia da República, tendo intervindo, a diverso título e a propósito da extinção da Comissão da Condição Feminina, os Srs. Deputados Luísa Amorim (PCP), Natália Correia (PRD), Julieta Sampaio (PS), Herculano Pombo (Os Verdes), Mary Lança (PSD), Ilda Figueiredo (PCP), Jorge Lacão (PS), Silva Marques e Cecília Catarino (PSD), Apolónia Teixeira (PCP), Pacheco Pereira (PSD) e Helena Roseta (Indep.).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 21 horas e 45 minutos.

Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:

Partido Social-Democrata (PPD/PSD):

Abílio de Mesquita Araújo Guedes.
Adérito Manuel Soares Campos.
Adriano Silva Pinto.
Alberto Cerqueira de Oliveira.
Alberto Monteiro de Araújo.
Amândio Santa Cruz D. Basto Oliveira.
António Abílio Costa.
António Abrantes Pereira.
António de Carvalho Martins.
António Costa de A. Sousa Lara.
António Fernandes Ribeiro.
António Joaquim Correia Vairinhos.
António Jorge Santos Pereira.
António José de Carvalho.
António Manuel Lopes Tavares.
António Maria Oliveira de Matos.
António Maria Ourique Pereira.
António Mário Santos Coimbra.
António Paulo Martins Pereira Coelho.
António Roleira Marinho.
António Sérgio Barbosa de Azevedo.
António da Silva Bacelar.
Aristides Alves do Nascimento Teixeira.
Arlindo da Silva André Moreira.
Armando Carvalho Guerreiro Cunha.
Arménio dos Santos.
Arnaldo Ângelo Brito Lhamas.
Belarmino Henriques Correia.
Carlos Manuel Oliveira da Silva.
Carlos Manuel Sousa Encarnação.
Carlos Matos Chaves de Macedo.
Carlos Sacramento Esmeraldo.
Casimiro Gomes Pereira.
Cecília Pita Catarino.
César da Costa Santos.
Cristóvão Guerreiro Norte.
Daniel Abílio Ferreira Bastos.
Dinah Serrão Alhandra.
Domingos Duarte Lima.
Domingos da Silva e Sousa.
Eduardo Alfredo de Carvalho P. da Silva.
Ercilia Domingos M. P. Ribeiro da Silva.
Evaristo de Almeida Guerra de Oliveira.
Fernando Barata Rocha.
Fernando Dias de Carvalho Conceição.
Fernando José Antunes Gomes Pereira.
Fernando José R. Róque Correia Afonso.
Fernando Manuel Alves Cardoso Ferreira.
Fernando Monteiro do Amaral.
Francisco Mendes Costa.
Germano Silva Domingos.
Guido Orlando de Freitas Rodrigues.
Hilário Torres Azevedo Marques.
Humberto Pires Lopes.
Jaime Gomes Milhomens.
Jaime Carlos Marta Soares.
João Álvaro Póças Santos.
João Costa da Silva.
João Domingos F. de Abreu Salgado.
João Granja Rodrigues da Fonseca.
João José da Silva Maçãs.
João Maria Ferreira Teixeira.
João Soares Pinto Montenegro.
Joaquim Eduardo Gomes.

Joaquim Fernandes Marques.

Joaquim Vilela de Araújo.
José Alberto Puig dos Santos Costa.
José de Almeida Cesário.
José Álvaro Machado Pacheco Pereira.
José Ângelo Ferreira Correia.
José Assunção Marques.
José Augusto Ferreira de Campos.
José Augusto Santos Silva Marques.
José Francisco Amaral.
José Guilherme Pereira Coelho dos Reis.
José Júlio Vieira Mesquita.
José Lapa Pessoa Paiva.
José Leite Machado.
José Luis Bonifácio Ramos.
José Luís Campos Vieira de Castro.
José Mário Lemos Damião.
José Mendes Bota.
José Pereira Lopes.
Licínio Moreira da Silva.
Luís António Damásio Capoulas.
Luís António Martins.
Luís Filipe Garrido Pais de Sousa.
Luís Filipe Menezes Lopes.
Luís Manuel Costa Geraldes.
Luís da Silva Carvalho.
Manuel António Sá Fernandes.
Manuel Coelho dos Santos.
Manuel da Costa Andrade.
Manuel João Vaz Freixo.
Manuel Joaquim Batista Cardoso.
Manuel Maria Moreira.
Margarida Borges de Carvalho.
Maria da Conceição U. de Castro Pereira.
Maria Luísa Lourenço Ferreira.
Maria Manuela Aguiar Moreira.
Mary Patrícia Pinheiro Correia e Lança.
Mário Ferreira Bastos Raposo.
Mário Jorge Belo Maciel.
Mário Júlio Montalvão Machado.
Mário de Oliveira Mendes dos Santos.
Mateus Manuel Lopes de Brito.
Miguel Benito M. da C. de Macedo e Silva.
Miguel Fernando C. de Miranda Relvas.
Nuno Francisco F. Delerue Alvim de Matos.
Pedro Manuel Cruz Roseta.
Pedro Domingos de S. e Holstein Campilho.
Reinaldo Alberto Ramos Gomes.
Valdemar Cardoso Alves.
Virgílio de Oliveira Carneiro.

Partido Socialista (PS):

Afonso Sequeira Abrantes.
Alberto Arons Braga de Carvalho.
Alberto Manuel Avelino.
Alberto de Sousa Martins.
António de Almeida Santos.
António Carlos Ribeiro Campos.
António Fernandes Silva Braga.
António José Sanches Esteves.
António Manuel C. Ferreira Vitorino.
António Manuel Oliveira Guterres.
António Miguel Morais Barreto.
António Poppe Lopes Cardoso.
Armando António Martins Vara.
Carlos Cardoso Lage.

Carlos Manuel Martins Vale César.
 Carlos Manuel Natividade Costa Candal.
 Edite Fátima Marreiros Estrela.
 Eduardo Ribeiro Pereira.
 Elisa Maria Ramos Damião Vieira.
 Francisco Fernando Osório Gomes.
 Helder Oliveira dos Santos Filipe.
 João Barroso Soares.
 João Cardona Gomes Cravinho.
 João Eduardo Coelho Ferraz de Abreu.
 João Rui Gaspar de Almeida.
 Jorge Fernando Branco Sampaio.
 Jorge Lacão Costa.
 José Barbosa Mota.
 José Ernesto Figueira dos Reis.
 José Manuel Lello Ribeiro de Almeida.
 José Manuel Oliveira Gameiro dos Santos.
 José Manuel Torres Couto.
 Júlio Francisco Miranda Calha.
 Manuel Alegre de Melo Duarte.
 Manuel Alfredo Tito de Moraes.
 Maria do Céu F. Oliveira Esteves.
 Maria Helena do R. da C. Salema Roseta.
 Maria Teresa Santa Clara Gomes.
 Mário Augusto Sottomayor Leal Cardia.
 Mário Manuel Cal Brandão.
 Raul Fernando Sousela da Costa Brito.
 Rui do Nascimento Rabaça Vieira.
 Vitor Manuel Caio Roque.

Partido Comunista Português (PCP):

Álvaro Favares Brasileiro.
 António José Monteiro Vidigal Amaro.
 António da Silva Mota.
 Apolónia Maria Pereira Teixeira.
 Cláudio José dos Santos Percheiro.
 Domingos Abrantes Ferreira.
 Fernando Manuel Conceição Gomes.
 Jorge Manuel Abreu Lemos.
 José Manuel Santos Magalhães.
 Luis Manuel Loureiro Roque.
 Manuel Anastácio Filipe.
 Manuel Rogério de Sousa Brito.
 Maria Ilda Costa Figueiredo.
 Maria de Lurdes Dias Hespanhol.

Partido Renovador Democrático (PRD):

António Alves Marques Júnior.
 Hermínio Paiva Fernandes Martinho.
 Isabel Maria Ferreira Espada.
 José Carlos Pereira Lilaia.
 Natália de Oliveira Correia.
 Rui dos Santos Silva.

Centro Democrático Social (CDS):

Adriano José Alves Moreira.
 Basílio Adolfo de M. Horta de Franca.
 José Luís Nogueira de Brito.
 Narana Sinai Coissoró.

Partido Ecologista Os Verdes (MEP/PV):

Herculano da Silva P. Marques Sequeira.

Deputados Independentes (INDEP):

João Cerveira Corregedor da Fonseca.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, o Sr. Secretário vai dar conta dos diplomas entrados na Mesa.

O Sr. Secretário (Reinaldo Gomes): — Srs. Deputados, deram entrada na Mesa os seguintes diplomas: Ratificação n.º 48/V, solicitada pela Sr.ª Deputada Ilda Figueiredo e outros, do PCP, relativa ao Decreto-Lei n.º 426/88 de 18 de Novembro, que disciplina o regime de igualdade de tratamento no trabalho entre homens e mulheres, no âmbito da administração pública, que foi admitida; Ratificação n.º 49/V, solicitada pelo Sr. Deputado Rogério Moreira e outros, do PCP, relativa ao Decreto-Lei n.º 436/88, de 23 de Novembro, que revê o regime jurídico da aprendizagem, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 102/84, de 29 de Março, que foi admitida; Projecto de Lei n.º 318/V, iniciativa dos Srs. Deputados Raul Rego e outros, do PS sobre a trasladação dos restos mortais de Eça de Queirós e Aquilino Ribeiro que, tendo sido admitido, baixou à 1.ª Comissão; Projecto de Lei n.º 319/V, apresentado pelo Sr. Deputado José Reis, do PS, propondo a criação da freguesia de Enxames no concelho do Fundão que, tendo sido admitido, baixou à 10.ª Comissão; Inquérito Parlamentar n.º 9/V, apresentado pelo Grupo Parlamentar do PS, tendo por objectivo as circunstâncias em que ocorreram as sucessivas demissões da direcção do jornal *Diário de Notícias* e do conselho de gerência da empresa pública «Diário de Notícias, EP», bem como as alegadas tentativas de ingerência da tutela na orientação daquele jornal, no quadro mais amplo das relações entre o Governo e os órgãos de comunicação social estatizados, que foi admitido.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, queria fazer algumas correcções à agenda de hoje, para as quais pedia a vossa atenção.

Em primeiro lugar, não está disponível, para ser analisado hoje, o Orçamento da Assembleia da República para 1989, pelo que deve ser retirado da agenda.

Em segundo lugar, relativamente à Proposta de Lei n.º 72/V — Lei de Bases dos Transportes Terrestres — tinha ficado acordado na conferência de líderes que, ao mesmo tempo, seria discutido o Projecto-Lei n.º 292/V, da autoria do PCP, o que se fará, com a implicação adicional de o tempo disponível, para o PCP ser igual ao dos proponentes, isto é, de quarenta minutos.

Por último, queria indicar que não foi apresentado o tempo atribuído para debate do ponto relativo à discussão do elenco das Comissões Especializadas Permanentes, para a qual propunha a grelha F.

A Sr.ª Deputada Luísa Amorim pede a palavra para que efectue?

A Sr.ª Luísa Amorim (PCP): — Para interpelar a Mesa, Sr. Presidente.

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

A Sr.ª Luísa Amorim (PCP): — Sr. Presidente, é para pedir uma clarificação relativamente às matérias inscritas na ordem do dia quanto à sua arrumação.

Por outro lado, queria perguntar ao Sr. Presidente se considera que existe um mínimo de quórum na Assembleia para a dignificação da discussão das matérias inscritas na Ordem do Dia de hoje.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputada, quanto à arrumação, acabei de a enunciá-la. Essa é, talias, não enumeração que proveio de todas as ordens do dia e indicações que foram sempre publicadas e que corresponde à acta da conferência dos líderes.

É evidente que a Sr. Deputada tem razão quando diz que o número de deputados presentes não é suficiente.

Ainda não começámos a discussão, mas temos, repetidamente, afirmado na conferência de líderes que é preciso iniciar a sessão às 15 horas e 15 minutos. Por isso a Mesa, para dar o exemplo, iniciou os trabalhos às 15 horas e 15 minutos. Não entrámos ainda na discussão da ordem do dia, apenas emitimos algumas mensagens, que puderam ser ouvidas pelos respectivos grupos parlamentares.

Aliás, quando iniciámos os trabalhos estavam representadas todas as bancadas, excepção feita para uma delas que, muitas vezes, não está presente.

O Sr. Jorge Lemos (PCP): — O CDS não estava! Os Verdes também não!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, há um compromisso dos grupos parlamentares no sentido de começarmos os trabalhos à hora exacta, isto é, às 15 horas e 15 minutos.

Solicitou-se ainda, aquando desse compromisso, que os grupos parlamentares se fizessem representar no plenário por uma proporção igual à da Comissão Permanente, o que significava que, dessa maneira, teríamos a possibilidade de satisfazer o quórum.

Tem a palavra a Sr.ª Deputada Luisa Amorim.

A Sr.ª Luisa Amorim (PCP): — Sr. Presidente, relativamente à arrumação do agendamento para o dia de hoje, queria perguntar-lhe como é que compatibiliza a proposta que apresenta com o artigo 64.º do Regimento, conjugado com o artigo 78.º, n.º 2, onde se diz, nomeadamente, que caberia na primeira parte da ordem do dia proceder-se à constituição do elenco das comissões. Gostaria que me clarificasse esta questão, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Olhando estritamente o Regimento, a Sr.ª Deputada tem razão. Só que, na listagem que se fez na conferência de líderes, sem nenhuma oposição, esta foi a maneira como se apresentaram as questões, pela ordem relativa.

Se a Sr.ª Deputada invoca o uso do Regimento e não o compromisso, pelo menos tácito, que foi tomado na conferência de líderes, é óbvio que devíamos proceder, em primeiro lugar, à votação do elenco das comissões.

Simplesmente, porque se trata também de uma votação, deslocou-se o assunto para a hora habitual da discussão das votações.

A Sr.ª Luisa Amorim (PCP): — Não houve acordo!

O Sr. Presidente: — Sr.ª Deputada não houve, pelo menos, desacordo quando se procedeu à arrumação que consta da súmula.

Os Srs. Deputados reclamam, portanto, da decisão do Presidente que é a decisão que resulta da conferência dos líderes ou, pelo menos, do acordo da conferência dos líderes.

O Sr. Deputado Jorge Lemos: pede ás palavras para que efectue?

O Sr. Jorge Lemos (PCP): — Sr. Presidente, é para uma curta interpelação à Mesa.

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

O Sr. Jorge Lemos (PCP): — Sr. Presidente, o que se passou em conferência de líderes não deve obviamente, a ver com a arrumação das matérias da ordem do dia.

Sr. Presidente, como estará recordado, não houve acordo na conferência, designadamente quanto à matéria do elenco das comissões, porquanto, por parte do meu grupo parlamentar, levantámos o problema da constituição de um grupo de trabalho que devia ter funcionado em vez de, de uma maneira unilateral, se ter posto fim ao assunto, só porque já havianuma proposta do PSD, posteriormente assumida pelo Sr. Presidente. Mas não é isso que está em causa nestá interpelação.

Quanto à arrumação — e é essa questão que a minha camarada de bancada, Luisa Amorim, elevou —, o que se pretende saber é se uma matéria que tem a ver com o funcionamento desta Casa, e que deve ser tratada na primeira parte da ordem do dia deverá ser tratada no fim da sessão de hoje, dado que, nós termos do Regimento — e não havendo nada em contrário, por consenso, que não há —, não se pode começar por outro lado.

A questão não pode ser colocada como o Sr. Presidente a colocou, se me permite, ou seja, que reclamemos da sua decisão, porque não temos que reclamar. Estamos apenas a invocar o Regimento e enquanto este não for alterado deve ser cumprido na sua letra e no seu sentido.

O Sr. Presidente: — Para interpelar a Mesa, tem a palavra o Sr. Deputado Montalvão Machado.

O Sr. Montalvão Machado (PSD): — Sr. Presidente, em relação a este assunto, e no tocante às palavras do Sr. Deputado Jorge Lemos, queria dizer que, efectivamente, foi criado um grupo de trabalho. Tal grupo de trabalho teve um tempo que lhe foi atribuído para chegar a um resultado, mas que não reuniu, as vezes, que devia ter reunido —, nunca por culpa do Grupo Parlamentar do PSD ou dos seus representantes.

Terminado o tempo que lhe foi atribuído, o grupo de trabalho não apresentou resultados. V. Ex.º, Sr. Presidente, no uso de uma atribuição que lhe é conferida pelo artigo 38.º do Regimento, fez — e muito bem —, como não podia deixar de fazer, uma proposta ao Plenário do elenco das comissões.

Consequentemente, não se pode dizer que não tenha havido acordo da conferência de líderes, quanto ao agendamento, para hoje, desta matéria, pois, nessa conferência foi, efectivamente, decidido que a matéria deveria ser votada e deliberada hoje.

V. Ex.º elencou-a desta maneira. Creio que está no seu pleníssimo direito e damos aceitação total à proposta que V. Ex.º fez de a votar no fim da sessão.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, não vamos continuar com o processo, até porque já fiz algumas sugestões para podermos sair do impasse.

O assunto foi discutido em conferência de líderes, foi feita uma súmula, sairam várias informações no Boletim Informativo e nunca houve nenhuma reclamação. Por isso mesmo os serviços, naturalmente, transcrevendo os aspectos da súmula, elaboraram esta sequência de discussão e de votação.

Já há pouco tive ocasião de dizer a razão originária porque estava a votação do elenco das comissões.

Reconheço que, seguindo estritamente o Regimento, este assunto deveria estar agendado para a primeira parte dos trabalhos. Mas também reconheço que a questão foi apresentada e que nunca houve nenhuma objecção ao seu agendamento para mais tarde. Por isso mantive a situação, sugerindo eu próprio como é que podíamos sair dela facilmente.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Lemos.

O Sr. Jorge Lemos (PCP): — Sr. Presidente, creio que não valerá muito a pena continuarmos com este incidente, se o quiser qualificar dessa maneira.

Para nós, estão pelo menos claras duas coisas. Em primeiro lugar, que houve uma atitude unilateral por parte do PSD, pelo que aconselharia o Sr. Deputado Montalvão Machado a saber melhor o que se passou nesse grupo de trabalho, a saber por que razões o grupo de trabalho não funcionou e, designadamente, a saber quem apareceu sempre, quem nunca faltou.

Em segundo lugar, Sr. Presidente, temos o Regimento do nosso lado, mas não vamos prolongar este problema. Aceitaremos o agendamento tal como se encontra estabelecido.

Pensamos que o Sr. Presidente poderia aproveitar a sessão que vai decorrer para reponder aos exactos termos em que apresentou a proposta ao Plenário, designadamente tendo em conta uma audiência que lhe foi pedida pelas Sr.^{as} Deputadas e pelos Srs. Deputados que integram a Comissão da Condição Feminina, cuja extinção V. Ex.^a pretende.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, estão em aprovação os *Diários da Assembleia da República*, n.^{os} 13, 14, 15, e 16, respeitantes às reuniões plenárias dos dias 15, 17, 18, e 23 de Novembro findo.

Como não há oposição, consideram-se aprovados.

A Sr.^a Deputada Ilda Figueiredo pede a palavra para que efecto?

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, é para me pronunciar já sobre uma questão prévia relacionada com o período da ordem do dia de hoje.

No entanto, como não temos condições para iniciar o debate, uma vez que o Governo ainda não está presente, solicito a minha inscrição para uma interpelação à Mesa quando o Governo estiver presente.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos suspender a sessão por alguns momentos.

Eram 15 horas e 30 minutos.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, está reaberta a sessão.

Eram 15 horas e 45 minutos.

O Sr. Presidente: — A Sr.^a Deputada Ilda Figueiredo pediu a palavra para que efecto?

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — Para uma interpelação à Mesa, Sr. Presidente.

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

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Nos termos do artigo 148.^º do Regimento, as propostas de lei que tenham a ver com assuntos relacionados com as regiões autónomas devem preceder uma iniciativa de audição aos órgãos de Governo Regional.

Pretendia saber se existe na Assembleia da República qualquer posição dos órgãos das regiões autónomas sobre a Proposta de Lei n.^º 72/V, tanto mais que o próprio Governo, na proposta de lei que nos enviou, reconhece essa necessidade, conforme consta da exposição de motivos.

Esse o esclarecimento que pretendo, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Sr.^a Deputada, a Comissão de Equipamento Social, no seu relatório sobre o Projecto de Lei n.^º 72/V — Lei de Base do Sistema de Transportes Terrestres — diz: «A Comissão de Equipamento Social, reunida no dia 14 de Dezembro de 1988, para apreciação da proposta de lei em referência, decidiu que a mesma se encontra em condições de ser apreciada em Plenário da Assembleia da República.

Os partidos reservam as suas posições para exprimirem nessa oportunidade.

Palácio de São Bento, 14 de Dezembro de 1988.»

Assinaram o Sr. Deputado Relator e o Sr. Deputado Presidente.

Tem a palavra Sr.^a Deputada.

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, se me dá licença leio o artigo 148.^º do Regimento, que diz expressamente o seguinte: «Tratando-se de iniciativa que verse matéria respeitante às regiões autónomas o Presidente da Assembleia promove a sua apreciação pelos órgãos de governo regional, para os efeitos do disposto no n.^º 2 do artigo 231.^º da Constituição.»

É, pois, ao Sr. Presidente da Assembleia da República que solicito que me diga se fez o que se encontra previsto no artigo 148.^º

O Sr. Presidente: — Sr.^a Deputada, a Mesa admite as propostas de uma forma normalmente sumária, ainda mais sumária, com o novo Regimento, manda-as à comissão, ouve as entidades que entende ouvir e publica conforme a comissão lhe sugere. Como tive ocasião de ler, a comissão não levantou esse problema.

Portanto, como é norma geral espera-se que a comissão sugira a audição.

Sr. Deputado Silva Marques e pede a palavra para que efecto?

O Sr. Silva Marques (PSD): — Para interpelar a Mesa, Sr. Presidente.

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

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, entendemos que V. Ex.^a procedeu bem, tanto mais que se baseou no parecer da comissão.

Queria também acrescentar que não subscrevemos a interpretação que a Sr.^a Deputada está a dar ao artigo 148.^º do Regimento. Se a interpretação da

Sr.^a Deputada fosse boa, quase não haveria iniciativa legislativa que não tivesse de sujeitar-se a esse dispositivo.

De qualquer modo, não é este o momento para discutir à interpretação que a Sr.^a Deputada está a dar ao Regimento.

Pedi a palavra para dizer que subscrevemos a decisão do Sr. Presidente, sobretudo porque ele se baseia no parecer da comissão.

O Sr. Presidente: — A Sr.^a Deputada Ilda Figueiredo, pediu a palavra para que efeito?

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, se me permite, para clarificar que relativamente a este assunto, há duas questões em causa.

Uma delas é aquela que o Governo reconhece na proposta de lei, quando diz: «Assim, ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, nos termos da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei.» Esta uma das questões. O Governo, aqui, informa a Assembleia que ouviu os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Na Assembleia da República — pelo menos a nível do seu grupo parlamentar — não se conhecem os pareceres dos órgãos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, pelo que desde já, solicitamos ao Governo que nos dê conhecimento do seu conteúdo.

A outra questão relaciona-se com o que aparece referido no artigo 148º do Regimento e essa, Sr. Deputado Silva Marques, não tem outra interpretação senão aquela que está cá escrita, isto é, que o Presidente da Assembleia da República promove a apreciação da proposta de lei por parte dos órgãos de governo regional. É isso que está escrito no referido artigo e é isso que eu solicito ao Sr. Presidente.

Como está claro que isso não foi feito penso que, até ao final deste debate, deverá ser feito. Desde já sólico ao Sr. Presidente que desencadeie todos os mecanismos previstos no artigo 148º do Regimento da Assembleia da República, de forma a que, até ao final do debate desta proposta de lei — e o final do debate será daqui a algum tempo — quanto ela for submetida à votação final global — tenhamos cá esses pareceres para que a comissão, em sede de debate na especialidade, os possa apreciar.

Vozes do PCP: — Muito bem.

O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado Silva Marques pediu a palavra para que efeito?

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, apenas gostaria de dizer que a bancada do PCP está a levantar um incidente, pura e simplesmente com fim de retardar os trabalhos. Se os comunistas estão tão seguros da tese que estão a defender, então recorram da decisão do Presidente. Porém, não estejam a criar um incidente no sentido escrito de «chicaneiro», do termo!

Recorram, sustentem o vosso recurso, mas, por favor, não nos impeçam de trabalhar e de iniciarmos a discussão que há muito tempo que está anunciada.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, como é costume, o Presidente funcionou sob o conselho da comissão, e a verdade é que esta não aconteceu.

Portanto, tendo-se levantado este problema, é evidente que o vou colocar junto das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, para que este seja resolvido.

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Presidente: — Faça, favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, apenas gostaria de referir que estou de acordo com o que V. Ex.^a acaba de dizer, no sentido de, desde já, solicitar o parecer às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Desta forma, aproveito a oportunidade para protestar contra aquilo que o Sr. Deputado Silva Marques fez, pois tentou impedir o funcionamento, nos termos normais, do Regimento da Assembleia da República.

Gostaria ainda de dizer que espero a resposta por parte do Governo, no sentido de este informar a Assembleia da República dos pareceres que obteve das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares (António Capucho): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O Governo não quis intervir neste incidente, pois, como é óbvio, não lhe competia.

Contudo, devo referir que dispomos dos pareceres que foram solicitados às duas regiões autónomas e, como é evidente, não temos nenhum inconveniente em os facultar à comissão ou até mesmo durante o presente debate.

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — Pode ser já durante o debate!

O Sr. Silva Marques (PSD): — Isso não quer dizer que a vossa tese seja boa!

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — É boa, é!

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

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Oliveira Martins): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O desenvolvimento de diferentes países ocorrido após a II Guerra Mundial, demonstrou cabalmente que os transportes constituem um dos sectores mais revelantes para o crescimento económico e para a melhoria do bem-estar da população.

Tome-se como objecto o aglomerado urbano, a região, o Estado, ou a comunidade internacional, a conclusão é sempre a mesma.

É, de resto, uma lei que prolonga nos tempos de hoje a validade que a caracteriza desde os primórdios da civilização, pois as grandes transformações económicas de que resultou o progresso da humanidade — a agrária, a comercial ou a industrial — só foram possíveis com meios de transporte adequados às necessidades de

cada uma das épocas em que tais transformações tiveram lugar.

Hoje em dia, no movimento de integração económica e de construção da Unidade Europeia, os transportes continuam a ter um papel de maior relevo, assegurando a mobilidade das pessoas e dos bens materiais, sem o que não há nem integração nem união.

Para nós, portugueses, os transportes podem e devem ser encarados de diferente maneira, conforme os meios utilizados.

A situação geográfica do País confere aos transportes marítimos e aos transportes aéreos, por natureza de vocação internacional dominante, um carácter particular: situados que sejam em Portugal, os centros de decisão sobre a gestão desses meios, a mobilidade internacional de pessoas e mercadorias, de e para o nosso país podem depender muito menos de terceiros.

O mesmo não acontece com os transportes terrestres.

Quando exercidos no plano internacional, a situação periférica de Portugal na Europa, paredes meias com um único país, a Espanha, obriga-nos a negociações nem sempre fáceis para obtermos as soluções mais ajustadas aos nossos propósitos.

Os transportes terrestres têm, porém, no plano interno, um relevo muito maior do que no plano das relações externas.

Por isso, ao fim e ao cabo, não contarão menos para a satisfação de certos objectivos de âmbito mais geral da colectividade nacional, e que se encontram expressamente definidos na lei.

Se a lei se desse concentrar nestes aspectos de mais alcance político, social e económico seria talvez sustentável que abrangesse os transportes em geral.

Mas o espírito de legislador foi orientado no sentido de através deste texto, se não limitar nem a generalidade de alcance muito vasto nem as especificidades demasiado pormenorizadas.

Deseja-se uma lei de bases que seja, de facto a base ou alicerce em que deve acentuar um sistema legal coerente, claro, prático e com exequibilidade garantida.

De que servem as leis encadernadas na prateleira?

Apesar do relevo que é inerente ao sector dos transportes a legislação nacional que regula os transportes terrestres tem três características básicas que devem ser completamente alteradas:

Primeiro, trata de forma completamente autónoma, as infra-estruturas — estradas e vias férreas — da prestação de serviços de transporte;

Segundo, assenta o regulamento dos serviços de transportes em bases muito antigas e ultrapassadas (Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945);

Terceiro, não refere expressamente, ainda que em termos genéricos, as actividades auxiliares e complementares do transporte, como são as empresas transitárias, os agentes de transportes e outras importantes funções sociais.

A legislação existente é uma autêntica «manta de retalhos», hoje sem qualquer unidade de orientação e com alicerces que há muito estão em adiantado estado de degradação.

Os Srs. Deputados certamente me dispensam de enumerar esses «retalhos».

Direi apenas que do lado da prestação de serviços de transportes é ainda a Lei n.º 2008, de Setembro de 1945, conhecida como lei de Coordenação dos Transportes que serve de suporte a tudo o mais.

Do lado das infra-estruturas rodoviárias é a Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949, conhecida pelo Estatuto das Estradas Nacionais, que mantém muitas das suas disposições em vigor, o mesmo se dizendo do Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1945, relativo ao Regulamento da Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro.

Poderá ainda acrescentar-se, como condições abundantemente justificáveis da necessidade de uma profunda remodelação das normas jurídicas vigentes, as contradições que elas apresentam relativamente à Política Comum dos Transportes, definida no Tratado de Roma; ao regulamentos, às directivas e às decisões que dele decorrem.

O tratamento legal autónomo das infra-estruturas e da prestação de serviços também merece um breve comentário.

É um facto que a construção, conservação e vigilância das infra-estruturas de transporte — estradas, vias férreas, pontes e aeroportos — deve subordinar-se a regras de planificação e coordenação.

É o domínio por excelência da intervenção do Estado, consentindo a iniciativa privada em empreendimentos pontuais e bem delimitados, ainda que numerosos.

E é um facto também que a prestação de serviços de transporte só é eficaz através dos mecanismos de concorrência.

Mais economia de mercado neste domínio dos transportes é uma exigência de bem-estar social.

A exceção a estas regras genéricas está nas regiões com forte dose de urbanização e âmbito geográfico relativamente vasto.

Aí, a planificação e coordenação das infra-estruturas e das explorações são a regra dominante.

Mas reconhecer tudo isto na prática do funcionamento nada tem a ver com o tratamento legal em leis autónomas.

Pelo contrário, a unidade do sistema de transportes aconselha a que a lei de bases tudo abranja e entre tudo isso estabeleça a coerência indispensável.

O intuito estruturante e clarificador levou a que se tenham incluído nesta proposta de lei as principais definições e classificações com reflexos jurídicos e de âmbito geral.

A primeira classificação já vigente no ordenamento actual é a dos transportes em, públicos e particulares, segundo o critério da existência ou não de relações contratuais de transportes entre as empresas e os utentes.

Optou-se também na lei por referir determinadas expressões sinónimas de transportes públicos e particulares, as quais, tendo tido pouco uso entre nós, surgem com cada vez maior frequência, sobretudo em fontes internacionais.

Uma categorização especialmente importante para os objectivos desta lei é a inspirada pelo critério da relação dos percursos dos transportes com o âmbito especial de ordem político-administrativo.

Assim se consagraram os transportes internacionais, os internos, os inter-urbanos, os regionais, os locais e os urbanos.

Também é reconhecido que o sistema fiscal específico dos transportes terrestres, ora em vigor, se mostra envelhecido e desequilibrado.

Por um lado é complexo e oneroso para a administração e para as transportadoras.

Por outro lado, não assegura o princípio da igualdade de tratamento entre as empresas transportadoras. Daí a importância que, no âmbito do reordenamento do sistema que a presente lei deverá encabeçar, se atribui à providência de harmonização fiscal, isto é, à reformulação dos impostos incidentes sobre os vários modos, tipos e empresas, de transportes, em termos que garantam a adequada igualdade de tratamento.

O critério que internacionalmente cada vez mais se tem assumido, como factor de incidência, é o da imputação dos encargos com infra-estruturas, transformando então os vários impostos específicos em taxas por utilização de bens públicos, como são as infra-estruturas de transporte.

O seu postulado de base é o que as empresas e utentes dessas infra-estruturas devem repôr, total ou parcialmente, ao Estado, pela via de preços compulsivamente fixados, aquilo que ele beneficia, sob a forma de despesas com tais infra-estruturas.

No que se refere especificamente à rede ferroviária, não se considera adequado à conceção de uma lei de bases que ela contenha desde já uma definição pormenorizada da rede ferroviária nacional. Esta deve ser encarada numa perspectiva evolutiva, para que a todo o tempo possa ser adequada à evolução das circunstâncias.

Daí ser preferível a sua identificação correcta em diploma regulamentador, salvaguardando assim a fixidez que, tanto quanto possível, deve revestir a lei de bases.

Essa identificação da rede ferroviária de interesse nacional constituirá, o Plano Ferroviário Nacional, com a discriminação das diversas linhas, ramais e outras infra-estruturas significativas.

Concebe-se, entretanto, de forma inovadora, a subdivisão da rede ferroviária nacional em duas partes, decerto fisicamente interligadas, mas com distintas características económicas.

Subdividimos nesta lei a rede fundamental, composta pelas linhas afectas à realização dos transportes mais característicos da vocação económica da ferrovia, das linhas complementares que constituem um conjunto de linhas que, como a palavra indica, servem de complemento à rede fundamental.

Não se ignora que esta distinção entre a rede ferroviária suscita problemas delicados. Na rede complementar estão incluídas as linhas de reduzir tráfego, e não devemos iludir esta questão: a desclassificação de algumas dessas linhas, troços ou ramais.

Trata-se de um aspecto da actualização da rede, no âmbito da política geral de transportes posto em paralelo com a construção de novas linhas e a modernização das existentes.

A cessação da exploração ferroviária, problema que tanto se discute, figura como hipótese plausível em linhas de reduzido tráfego real ou potencial.

Tal cessação, implica, porém, um conjunto de exigências, no plano dos pressupostos e da forma do processo decisório, destinadas a assegurar uma plena e participada ponderação das circunstâncias técnico-económicas e dos interesses colectivos relevantes.

Repare-se bem no conjunto de exigências postas à desclassificação:

a) Os tráfegos actuais e potenciais não atingem os valores mínimos social e economicamente justificados da manutenção nos dias que correm de um serviço público ferroviário;

b) As necessidades de transporte público respectivas podem ser satisfeitas, em condições mais económicas para a colectividade, por outros meios;

c) A desclassificação da linha, troço de linha ou ramal, tida em conta a sua articulação com a rede ferroviária nacional, não inviabilizará soluções necessárias à continuidade ou adequação do serviço prestado;

d) Não são comportáveis os eventuais investimentos

necessários à modernização do serviço e à segurança da circulação. Este também é um pressuposto de uma passível desclassificação das linhas ferroviárias.

O processo decisório está descrito na lei através de um circuito administrativo que parte da audição dos órgãos autárquicos e demais organismos públicos interessados, parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, Transportes e Comunicações e resolução do Conselho de Ministros.

A definitiva cessação da exploração do serviço público de transporte ferroviário passará a ser uma consequência do acto da desclassificação.

Mas o projecto inova significativamente ao abrir, desde logo, a perspectiva de as autarquias interessadas poderem assegurar — por associações ou por empresas que constituam — a exploração de transporte ferroviário, sucedâneo do serviço público.

Como não podia deixar de ser, e injustificando à partida comentários alaristas surgidos, garante-se a manutenção ao serviço da empresa do pessoal da concessionária afecto à uma linha desclassificada, com plena conservação dos direitos adquiridos.

Não deveria fazer estas referências à parte da proposta que se refere aos transportes ferroviários, sem aludir a decisão histórica tomada nos últimos 15 dias pelos Governos de Portugal e de Espanha quanto à utilização da bitola europeia nas novas linhas a construir para o transporte de passageiros em alta velocidade (velocidade mínima de definição, igual ou superior a 300 km/hora).

Quase século e meio depois de termos iniciado a construção da primeira linha férrea entre Lisboa e o Carregado, a Espanha dispôs-se a rever a posição então tomada, adoptando uma bitola ferroviária mais larga do que a europeia que tinha sido também a opção portuguesa, e obrigando-nos, naqueles já longíuos, mas inesquecíveis anos, a voltar atrás, desfazendo o que já estava feito, para que não tivessemos duas mudanças de comboio: uma na fronteira luso-espanhola e outra na fronteira espan-francesa.

A lucidez, o entendimento entre os dois governos e o contexto internacional em que os dois países hoje se movem (a integração económica no Mercado Comum e a construção da unidade europeia) fizeram o que, só por nós, não conseguirmos, há cento e trinta e tal anos.

Não podia o ministro com responsabilidade no sector dos transportes deixar de o referir e de o registar nesta Assembleia.

Os conceitos da rede rodoviária e das infra-estruturas que a compõem são os que existem já na lei vigente.

Mantém-se implícito o princípio da redução quantitativa e da melhoria qualitativa da rede de estradas nacionais, bem como o estabelecimento de dois níveis distintos na hierarquia da rede — fundamental e a complementar — cuja definição e características cabem a diplomas regulamentares.

Entendeu-se conveniente a referência a redes regionais, tendo já por objectivo as redes de estrada das regiões autónomas.

Por outro lado, nas normas relativas às infra-estruturas, as linhas de orientação constantes da proposta não se afastam do consignado nas disposições vigentes, cometendo à Junta Autónoma das Estradas, como órgão da Administração Central, a competência para a construção, conservação e exploração da rede de estradas nacionais, mas ressalvando a concessão da construção, conservação e exploração de auto-estradas, cabendo ao Governo definir quais delas devem ser integradas no respectivo contrato de concessão e quais as que estão directamente a seu cargo.

Estabelece-se, clara e inequivocamente, que o regime de portagem será forma de exploração das auto-estradas construídas por concessão: a Brisa prosseguirá no caminho que tem trilhado nos últimos três anos.

Por outro lado, pretende-se que o Estatuto da Junta das Estradas seja reformulado e este valioso organismo do Estado possa ver aumentadas consideravelmente as suas receitas que só não são cobradas por si mesmo porque as estradas normais o não consentem.

O produto das taxas de utilização das infra-estruturas a que me referi e que virão a substituir os actuais impostos específicos dos transportes rodoviários deverá ir a ser-lhe atribuído.

Aos municípios naturalmente continuarão a caber as competências relativas às respectivas redes viárias municipais ou inter-municipais.

O acesso à profissão de transportador é, no tocante ao transporte público rodoviário, uma disposição basilar e, da respectiva regulamentação, resultarão o modelo de mercado e o seu funcionamento concreto.

Para que não seja sinónimo de anarquia, a desregulamentação deve assumir importância capital, e o preenchimento do requisito honorabilidade deve ser estabelecido em grau elevado de exigência a par de outros requisitos, como são a capacidade financeira e a capacidade profissional.

Exigem-no o respeito pelo utilizador e a correcta organização do mercado.

A exigência de inscrição em registo próprio destina-se a consentir um conhecimento efectivo do universo empresarial do sector e a viabilizar as indispensáveis operações de fiscalização e controlo da actividade.

No que se refere ao transporte regular de passageiros, na modalidade designada por carreiras, o funcionamento correcto do mercado só poderá obter-se, como primeira condição, através de normas exigentes de acesso à profissão e nas concessões por linha.

Há exemplos de países nossos parceiros na CEE que nos servirão de reflexão para alterações que porventura hajam de ser introduzidas, no acesso e no funcionamento deste segmento do mercado.

Mas também temos a nossa experiência.

Os concessionários rodoviários de passageiros cobriram praticamente 100% das estradas do País, proporcionando, ao longo de décenios, serviços cuja qualidade e preço sustentaram favoravelmente o confronto internacional.

Os transportes urbanos e locais (fora nas regiões metropolitanas, repete-se) poderão conhecer figurinos de exploração diversificados — e aqui, mais uma vez, houve a preocupação de encarar soluções flexíveis e não comprometer o sucesso das iniciativas por adopção de modelos rígidos de aplicação imperativa.

Os transportes urbanos admitem a exploração por parte dos municípios, mas apenas através de empresas municipais, dada a necessidade de atender a situações constituídas em alguns centros urbanos em que existem transportes ou serviços municipalizados e, para garantir uma alternativa que as autarquias julgarão da sua adequação às situações concretas que têm de enfrentar.

Todavia, pareceu indispensável garantir uma unidade de gestão plena, com situações patrimoniais transparentes e bem identificáveis e responsabilidades igualmente bem definidas.

Daí a exigência da forma empresarial, ainda que com capitais exclusivamente municipais.

Mas, além disso, os transportes urbanos também poderão ser explorados através da celebração de contratos de prestação de serviços com empresas transportadoras privadas ou mistas ou da celebração de contratos de concessão.

Há, pois, uma multiplicidade de situações possíveis para que os municípios possam definir as suas opções.

Quanto aos transportes regulares locais apenas poderão ser explorados pela utilização de uma das modalidades atrás referidas — serviço público explorado por empresas transportadoras devidamente habilitadas —, o que pareceu justificar-se pelo grau de profissionalização exigível ao operador.

Os transportes regulares interurbanos são por princípio sujeitos à iniciativa dos empresários e funcionam segundo as regras, tão próximo quanto possível do mercado.

A criação de um regime especial para os transportes em áreas geográficas que venham a ser classificadas, para este efeito específico, como regiões metropolitanas de transporte, corresponde à necessidade imperiosa de resolver o problema dos transportes de passageiros de grande débito horário, em trajectos curtos, com mobilidade pendular entre os locais de domicílio, e os locais de trabalho, sujeitos a horas de ponta, nas quais se concentra uma percentagem muito elevada de tráfego, com os veículos deslocando-se em espaços urbanizados de superfícies muito limitadas, em zonas densamente povoadas, sujeitas a fenómenos de poluição muito acentuada e ainda a alguns outros factores que conferem uma especificidade a tais transportes.

Nestas regiões, como comecei pôr aludir, a regra de eficácia é a planificação, quer nas infra-estruturas, quer na prestação de serviços, tendo os interfaces entre os diferentes meios de transporte uma enorme importância para a economia e a comodidade das deslocações das pessoas.

Não é que não exista, nem seja deseável a concorrência.

Significa apenas que ela é forçosamente mais limitada pelas características do próprio mercado.

Por outro lado, é este o domínio vocacionado, por exceléncia, para a cooperação entre todos os operadores de transporte, a Administração Central e a Administração Local, com vista a resolver a multiplicidade de problemas suscitados pelo bom funcionamento do sistema de transportes, incluindo o do respectivo financiamento.

A Comissão Metropolitana de Transportes com as atribuições bem expressas que a proposta de lei lhe atribui constitui o quadro institucional onde, além de tudo o mais, se pode concretizar uma tal cooperação.

Antes de terminar refiro ainda a importância que na proposta de lei se atribui à coordenação técnica entre todos os meios de transporte e, particularmente ao transporte combinado rodoviário, merecedor de novos e mais amplos incentivos.

Aludo de novo à importância que o Governo confere às actividades auxiliares e complementares de transporte, através das quais se admite vir a criar um número considerável de postos de trabalho e que serão, em muitos casos, os agentes determinantes das correntes de tráfego através de uns meios de transporte e não de outros ou de umas empresas e não de outras.

Não posso prolongar indefinidamente estes comentários de ordem geral, susceptíveis de melhorar o entendimento da proposta de lei apresentada pelo Governo.

Além do mais, o tempo é imperativamente fixado.

Responderei, juntamente com o Sr. Secretário de Estado dos Transportes Interiores aqui presente, às dúvidas que, na generalidade, o texto sujeito à apreciação dos Srs. Deputados possa suscitar.

O Governo ao apresentar essa proposta de lei fá-lo com o espírito de quem sustenta as melhores soluções para todos os portugueses e de quem acredita em que, para além das divergências políticas, a maioria dos homens mantém em si uma grande dose de razoabilidade; quando está em causa a apreciação dos interesses públicos.

Aplausos do PSD

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, na Tribuna do Corpo Diplomático encontra-se uma delegação parlamentar do congresso dos deputados de Espanha.

Aplausos gerais.

Inscrivêram-se para formular pedidos de esclarecimento ao Sr. Ministro, os Srs. Deputados Daniel Bastos, Luís Roque, Herculano Pombo, Nogueira de Brito, Ilda Figueiredo, Rui Silva e Armando Vara.

Tem, pois, a palavra o Sr. Deputado Daniel Bastos.

O Sr. Daniel Bastos (PSD): — Sr. Ministro, desde 1945 que não há qualquer modificação na legislação de transportes, apesar da evolução constante das técnicas e alterações políticas nesse alargado período.

De acordo com o Programa do actual Governo, a presente lei de bases de transportes vai consagrar princípios fundamentais na área dos transportes, bem como regulamentar as actividades com elas relacionadas.

Como a nossa entrada nas comunidades europeias, a rede de transportes poderá vir a alargar-se aos restantes países da CEE, criando situações concorrentiais até agora inexistentes.

Assim, gostaria de ouvir um comentário e, se possível, uma resposta de V. Ex.^a para as duas questões que lhe vou colocar. A actual lei prevê algumas situações no sentido de acautelar e defender os nossos transportadores em relação aos seus homólogos comunitários?

Em relação aos caminhos de ferro, nomeadamente às linhas de tráfego reduzido, será que a sua desclassificação não prejudicará situações de ordem social, baseando-se nos critérios tendentes ao encerramento, única e exclusivamente na sua rentabilidade económica? Ou, pelo contrário, acautelar-se-ão os interesses das

populações mais isoladas e sem alternativa de melhor transporte?

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente Ferraz de Abreu.

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, V. Ex.^a deseja responder já ou no fim de todos os pedidos de esclarecimento?

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações: — Prefiro responder no fim, Sr. Presidente.

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

O Sr. Luís Roque (PCP): — Sr. Ministro, nesta proposta de lei em discussão os transportes regulares urbanos e os regulares locais são considerados como transportes públicos.

Acontece que os transportes regulares interurbanos não são considerados de serviço público! ora, gostaria de saber porquê! Se não é um serviço feito à colectividade, se não é uma necessidade da colectividade, pergunto quem é que vai sofrer mais com esta lei, a não ser a Rodoviária.

O Sr. Ministro referiu-se ao princípio da coordenação e complementariedade dos diversos tipos de transportes. Porém, na proposta de lei em discussão isso só está circunscrito às áreas metropolitanas. E porque não em todo o País? Com esta lei vamos continuar com o mesmo caos?

O Sr. Ministro também disse que os TIR eram regulamentados. Onde é que nesta lei os TIR estão regulamentados? Os TIR estão ao abrigo da lei especial e, portanto, continuam desregulamentados! Que se saiba, os TIR são transportes terrestres!

A definição de linhas surge aqui remetida para o plano ferroviário nacional. Um plano que talvez surja no «sapatinho do Pai Natal», mas que não sabemos em que ano! Porém, pergunto como é que vão classificar as linhas. Isso ficará ao critério do Governo? A lei é muito omisiva em relação a isso! Os critérios são indefinidos, não são perfeitamente definitórios. Portanto, perguntamos, Sr. Ministro, se não haverá uma solução para este problema.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Herculano Pombo.

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — Sr. Ministro, são muitas e variadas as críticas que se podem fazer a esta proposta de lei. Aliás, V. Ex.^a tem já conhecimento de muitas das que têm vindo a ser feitas e, eventualmente, não terá conhecimento de mais, porque é lamentável — e mais uma vez há que dizer isto — que uma questão fulcral para o desenvolvimento do País, como é a questão de definição daquilo que vão ser os nossos transportes no futuro, não tenha merecido o debate que necessitaria no sentido de que a opção a ser feita fosse o mais colectiva possível, uma opção de todos, que não tivemos que vir a rejeitar, passado pouco tempo da sua aprovação.

Em meu entender, e apesar das diferenças de perspectiva que certamente existirão entre nós, seria de

esperar, de um homem com a experiência do Sr. Ministro, um documento mais capaz, mais integrador, enfim, um documento que viesse a resolver o problema dos transportes em Portugal.

Não entendemos os transportes como um fim em si. Como o próprio nome indica, os transportes são meios, e esses meios têm de estar de acordo com uma política geral coordenadora.

Porém, não é isso que se verifica nesta proposta de lei em discussão. Este diploma, que tem um título pomposo de lei de bases do sistema de transportes terrestres, será uma base de trabalho, mas uma base tão periclitante que não nos permite — aliás, como não nos permitiu, pois chegámos a este debate sem que outros grandes debates tivessem tido lugar — chegar a este debate parlamentar com um *feed back* razoável no sentido de aqui trazermos as opções melhores e aqui as discutirmos com inegável conhecimento de causa e de escolhermos para o nosso país aquilo que, de facto, é melhor para todos e não aquilo que pode ser apenas melhor para alguns.

Não vou aqui entrar nas críticas mais generalizadas que se têm feito, nomeadamente pela falta de um plano nacional de transportes — aqui trata-se apenas dos transportes terrestres —, mas não gostaria de deixar de colocar algumas questões que, embora de pormenor, terão um impacto necessário no futuro dos portugueses, nomeadamente daqueles que vivem em regiões do interior, daqueles por quem, no dia a dia, passa toda a problemática das grandes diferenças, das assimetrias entre o litoral e do interior.

O Sr. Ministro garantiu aqui que tudo será feito no sentido de que a desclassificação dos caminhos de ferro, daqueles que são tidos como imprudentivos, daqueles cuja exploração é insustentável no seu dizer, se faça como última das soluções.

O principal factor, o primeiro factor que consta da proposta de lei é o da rentabilidade actual. Embora se fale na rentabilidade potencial, gostaria de saber o que é isso da rentabilidade potencial de um caminho de ferro que é do século passado ou do princípio deste século, que continua a fumar terra acima, curva e contra curva, de cidade em cidade, hoje menos do que ontem, mas, onde foram feitos os necessários investimentos e onde não foi garantida a necessária qualidade de concorrência.

Como é que se pode fazer um estudo de produtividade actual ou potencial com o sistema de transportes ferroviários que hoje temos, o qual não foi melhorado? Ou seja, ele nem sequer está em condições de vir a ser tido como concorrente nos estudos que há a fazer de rentabilidade dos transportes, quer seja ferroviário quer seja rodoviário.

Outras questões se poderiam aqui levantar, como seja a de saber como é que se pode propor a autarquias ou grupos de autarquias que venham a explorar aquilo que é irrentável? Se não é possível, nem ao Estado, nem às empresas privadas «sacar» nenhuma rentabilidade, como é que se pode propor que autarquias o façam, quando mais nenhém, mais nenhum agente económico com outras capacidades o pode fazer?

Porque o tempo é escasso, referiria apenas alguns outros aspectos.

Porque é que nesta proposta de lei de bases nunca se refere, por exemplo, a questão dos transportes escolares ou a questão dos transportes para deficientes que,

tanto quanto sabemos, são 10% da sociedade portuguesa, pois há um milhão de deficientes a necessitarem de se deslocar, a necessitarem de fazer a sua vida normal!

Porque é uma lei de bases não faz a mínima referência que seja aos transportes escolares, que são hoje em dia um grande cancro, que são potenciadores de acidentes graves com crianças?

Ainda em relação aos deficientes, não há hoje em dia uma rede de transportes que lhes garanta o exercício efectivo do seu direito à mobilidade, nomeadamente este, e aqui nada se diz.

Quanto aos outros transportes e à integração que há que fazer dos transportes terrestres e à conexão com os outros, apenas se fala em tapetes rolantes e em elevadores, o que convenhamos é bastante pouco, Sr. Ministro.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo e Srs. Deputados: Não tenho uma perspectiva tão acéntuadamente crítica do diploma que V. Ex.^a aqui apresentou. Entendo que se trata de um passo positivo, mas, porventura, de um passo positivo bastante tímido, Sr. Ministro. Isto é, v. Ex.^a mantém um arsenal importante de meios de intervenção e, no fundo, aquilo que esta lei vai ser na prática, depende da utilização que o Governo vier a fazer de concreto de conceitos como os de concessão, contratação de serviços ou de autorização, que aqui aparecem profusamente espalhados a propósito de várias modalidades de transporte terrestre.

No fundo, Sr. Ministro, tudo dependerá fundamentalmente de saber o que V. Ex.^a vai fazer dos monstros públicos que hoje em dia exploram transportes terrestres em regime de monopólio, isto é, o que vai ser feito desses autênticos mamutes que são as empresas públicas de transportes. Como é que eles vão enquadrar-se no quadro definido desta lei?

Esta é a primeira questão que lhe queria colocar e que tem pouco a ver com a apreciação que se possa fazer dos objectivos verdadeiramente pretendidos pelo Governo.

Por outro lado, Sr. Ministro, passando ao nível dos transportes urbanos e locais e dos transportes em áreas metropolitanas, V. Ex.^a tem aqui uma possibilidade consagrada a exploradores privados para transporte regular de passageiros qualitativamente diferenciados. Pode V. Ex.^a dizer-me o que vai ser este transporte regular de passageiros qualitativamente diferenciados.

Finalmente, V. Ex.^a afirmou que a definição de áreas metropolitanas era feita neste diploma unicamente para efeitos da sua aplicação. O Sr. Ministro acredita nisso? Acredita que seja possível definir áreas metropolitanas unicamente para este efeito? Isto é, o Sr. Ministro não está convencido que, se calhar, devido à sua veia de urbanista, — o urbanismo comandado pelos transportes é uma opinião que, porventura, não será mais discutível e poderá até estar certa — não terá dado aqui um primeiro passo decisivo no sentido da definição das futuras áreas metropolitanas.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Ilda Figueiredo.

A Sr.ª Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados e Sr. Ministro: Nesta proposta de lei o Governo ignora os trabalhadores do sector, ignora os municípios e as populações, nomeadamente das zonas do interior e ignora as regiões, incluindo as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira como elas bem fazem sentir nos pareceres que enviaram ao Governo e de que agora tivemos conhecimento.

Por outro lado, também ignora a Constituição da República e ignora-a em pontos fundamentais e graves. Desde logo, Sr. Ministro, no artigo 9.º, o que pretende o Governo com o conteúdo deste artigo, senão uma grave limitação ao direito à greve? Será que o Governo já se esqueceu que o artigo 58.º da Constituição da República define o direito à greve e que a referida Constituição ainda não foi revista, Sr. Ministro?

Ainda ignora a Constituição num outro aspecto, para o qual aqui já se chamou a atenção, para além das regiões autónomas que também o fizeram, e que é o que se refere exactamente às regiões metropolitanas que o Governo pretende criar. Embora o Sr. Ministro diga que é apenas para este efeito, ignora em aspectos fundamentais os artigos 256.º e seguintes da Constituição da República.

Como o Sr. Ministro sabe ou devia saber, a Constituição da República define que os órgãos das regiões administrativas são, entre outros, a Junta Regional e a Assembleia Regional e esses órgãos são eleitos directamente e têm também representantes eleitos pelas assembleias municipais. O que é que o Governo pretende através desta proposta de lei? Tão só orsegueinte: nomear o executivo da região metropolitana do Porto e Lisboa, por exemplo, e dar-lhes poderes que são, de facto, poderes dos municípios e poderes das regiões, quer em termos de planeamento de transportes, quer de ordenamento do território, e de planeamento urbanístico e, até, em termos de concessão de transportes.

Dai, Sr. Ministro, gostaria de lhe colocar a questão: Aliás, as regiões autónomas também a colocam. Por exemplo, a Região Autónoma dos Açores propõe que a exploração de transportes regulares de passageiros urbanos e locais deverá ter um aditamento que preveja que, nessa região, é ao Governo Regional que compete promover os transportes regulares urbanos e a celebração dos respectivos contratos de concessão em conformidade com a legislação regional vigente, que satisfaz o interesse específico da região. Algo de idêntico é proposto pela Região Autónoma da Madeira.

Mas algo idêntico deve ser proposto para todas as regiões deste país, a criar pela Assembleia da República e não por decreto como prevê a proposta de lei, a revelia da Constituição e muito menos também sem a participação dos municípios, como também prevê a proposta de lei, mas como não prevê a Constituição da República que define claramente que os municípios, através das assembleias municipais têm de participar nos órgãos das regiões.

Sr. Ministro, ainda uma última questão: porque não aceita também a participação dos trabalhadores e dos seus representantes nos órgãos das regiões metropolitanas de transportes que pretende criar? Porque ignora sistematicamente os trabalhadores e os seus representantes; porque ignora sistematicamente as autarquias locais e os municípios nos órgãos que pretende criar?

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Silva.

O Sr. Rui Silva (PRD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados, Sr. Ministro: Na discussão que tivemos no âmbito da Comissão de Equipamento Social tivemos oportunidade de verificar que, de facto, esta proposta de lei, embora bem intencionada, enferma de alguns males que, no entanto, nos arriscamos a afirmar que, em sede de especialidade, poderão vir a ser alterados.

Temos consciência da necessidade da reformulação e da readaptação da actual lei em vigor que com 43 anos não se adapta, de maneira nenhuma, à modernização e às exigências da comunidades.

Terei também oportunidade, na intervenção que irei fazer, de anunciar aquelas que pensamos que deverão ser as alterações que iremos propor no âmbito da Comissão.

No entanto, há um artigo sobre o qual gostaria de saber as razões que levaram a formulá-lo.

Pensa-se que a utilização da tracção eléctrica na ferrovia constitui, necessariamente, um objectivo a prosseguir, devendo mesmo inserir-se numa estratégia de política global, na medida em que pressupõe apreciável economia de energia e, consequentemente, um desgravamento da balança energética do País.

Por outro lado, todas as inovações em matéria de transporte ferroviário, em termos de velocidade, capacidade e segurança passam hoje em dia, inquestionavelmente, pela associação de tracção eléctrica à conceção de sistemas, dos quais o caso dos comboios de alta velocidade, que vêm sendo introduzidos em todas as redes europeias mais avançadas, constitui um exemplo paradigmático.

No n.º 3 do artigo 11.º da proposta de lei diz-se que o Estado compensará, embora não diga como, mas oportunamente teremos ocasião de verificar como compensará, a concessionária pela totalidade dos encargos de construção, conservação e vigilância de infra-estruturas, de harmonia com as normas a aprovar pelo Governo.

No entanto, logo imediatamente a seguir, no n.º 4 do mesmo artigo diz: «A fim de garantir o princípio de igualdade de tratamento da alínea d) (...), os encargos referidos no número anterior não abrangerão os relativos às instalações de tracção eléctrica e respectivas sub-estações.»

Sr. Ministro, pelas razões que apontei, pela necessidade de, facto, introduzir a energia eléctrica na rede ferroviária nacional e ainda porque o Regulamento nº 2598 das Comunidades, no seu primeiro anexo, nº 1108/60, de 4 de Junho, diz exactamente que «As infra-estruturas ferroviárias compõem-se dos seguintes elementos, desde que façam parte das vias principais e de serviço (...) e no que diz respeito concretamente ao caminho de ferro, diz no seu penúltimo parágrafo que «são infra-estruturas: as instalações de transformação e de transporte da corrente eléctrica para a tracção dos comboios, sub-estações, linhas de alimentação entre sub-estações, fios de contacto (...).»

Sr. Ministro, porquê este critério de pontualmente retirar as compensações às concessionárias precisamente no que se refere às sub-estações e ao fornecimento de energia eléctrica? Não concorda que esta norma poderá vir a prejudicar a modernização da ferrovia nacional, além de contrariar normas comunitárias que estão em vigor?

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

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações: — Srs. Deputados, começo por me reportar à questão posta pelo Sr. Deputado Daniel Bastos de como é que a proposta de lei pode defender os interesses dos nossos transportadores relativamente aos transportadores comunitários.

A posição que o Governo vem adoptando nesta matéria é a de acreditar que quem melhor defende os seus interesses são os próprios.

Os transportadores rodoviários portugueses têm já uma experiência de concorrência no mercado europeu. Têm hoje mil e tal licenças para circular e fazer livremente transportes na Europa e todas as indicações que temos são no sentido de que eles se têm aguentado muitíssimo bem na concorrência. Estas indicações são tão encorajantes que até agora, nesta matéria de transporte rodoviário de mercadorias, as nossas posições na Comunidade Europeia são sempre as posições de maior liberalização.

Temos temperado as posições conforme os problemas que estamos a debater em matéria de transportes rodoviários de mercadorias, somos dos mais liberais na Comunidade Europeia e as associações dos transportadores continuam a encorajar-nos a isso: «Sr. Ministro, obtenha mais licenças, não se importe que os outros também obtenham mais.». Este é um ponto fulcral que, de hoje para amanhã, os outros transportadores têm também que seguir, porque o mercado fica uniformizado, fica um mercado sem restrições de maior e têm que ser os próprios, na defesa dos seus interesses, que são também os interesses, do País, a lutar pelo chamado lugar ao sol.

Mas isso não quer dizer que o Governo não observe e não esteja atento, designadamente, a solicitações que sejam razoáveis da parte dos transportadores. Aponto o caso concreto de os transportadores pedirem comparticipações para renovar as suas frotas, estando o Governo aberto a isso, pois já tem dado algumas comparticipações para renovação das frotas.

De hoje para amanhã, o *standard* europeu dos pesos e dimensões dos veículos altera-se, pelo que existirão problemas com as nossas frotas. Isso vai levar provavelmente a alguns dispêndios dos transportadores, se assim acontecer, mais tonelada menos tonelada, mas em todo o caso será sempre necessário fazer algumas adaptações nos veículos.

Estamos dispostos a apoiar os transportadores através dessas comparticipações, por isso às condições que um Governo nesta matéria toma são, como digo, de um apoio solicitado e expresso pelos respectivos profissionais.

Relativamente à rentabilidade económica das linhas ferroviárias e à eventualidade do seu encerramento. Quanto ao encerramento das linhas que venham a ser classificadas de reduzido tráfego, procurei referir isso na intervenção que fiz, a dar-se, tem quatro pressupostos que volto a recordar e que me parecem muito significativos — e ao fazê-lo respondo já a outro Sr. Deputado que queria saber como é que se aplicava a alínea a) do n.º 1, do artigo 12.º

Para que um troço de linha ou uma linha ferroviária seja encerrada é preciso que, em primeiro lugar, os

tráfegos actuais e os tráfegos potenciais não atinjam os mínimos valores, social e economicamente justificáveis, de um serviço público ferroviário.

Hoje, o serviço ferroviário só se justifica em termos económicos e sociais, para certos tráfegos. Se esses tráfegos não existirem, a colectividade nacional, através dos impostos pagos pelos contribuintes está a delapidar recursos. Repito, está a delapidar recursos.

Se esses níveis existem, a linha deve manter-se, mas para que não haja dúvidas, porque se diz muitas vezes que não há tráfego porque as linhas estão em mau estado e, portanto, se estão, em mau estado como é que o podem captar, é que os estudos feitos consideram a região e consideram o caminho de ferro modernizado.

Se lá estiver um caminho de ferro modernizado, qual é potencialmente o tráfego captável? Há contas que se fazem e se repetem em vários países, não temos que inventar rigorosamente nada, pois se mesmo nessas condições a linha que há não tem potencial de tráfego, julgo que em termos da colectividade nacional é um erro mantê-la.

Mas não poderá ela prestar outro serviço que não seja um serviço público, isto é, comboios regulares, com obrigações tarifárias, com horários pré-fixados?

Respondo que pode e podem, por exemplo, os municípios da região associar-se e dizer que essa linha vai ter uma utilidade turística e vão circular nela comboios de determinada categoria e com preços livres, com a viagem integrada em despesas complementares, em pousadas, em hóteis, etc. As pessoas que se dedicam ao turismo sabem disso muito bem!

Mas nada impede que o ramal continue nesse regime de exploração. Imaginem que não há tráfego de passageiros suficientemente justificativo. Não haverá de mercadorias? Não valerá a pena deixar lá a linha e funcionar como ramal particular de mercadorias? Assim estão a funcionar já algumas. Pois se isso existir, a linha mantém-se.

Portanto, não há aqui uma posição dogmática, taxativa. Há uma posição de análise, caso por caso. Isto para me referir só à alínea a). Reparem no que diz a alínea b), pois mesmo que aconteça isto tudo e que se justifique este encerramento, como se vai satisfazer, então, a necessidade de transporte público? Há meios alternativos, há estradas de acesso? Pois só nessas condições é que a linha pode ser encerrada.

E as alíneas c) e d) demonstram que não há aqui a intenção de dizer que se corta e deita fora por dà cá aquela palha. Isto tem de ser devidamente ponderado, as Câmaras serão ouvidas e, no fundo, repito, é o interesse da colectividade que está em causa.

O Sr. Deputado Luís Roque referiu o problema dos transportes interurbanos não serem serviço público e os urbanos e locais serem serviço público. Peço ao Sr. Secretário de Estado que, depois explique um pouco mais em detalhe esta circunstância.

Hoje, a definição de serviço público é muito vaga, tem várias maneiras de ser abordada; está muito associada às obrigações de serviço público e, portanto, um transporte é de serviço público quando é obrigado a praticar um determinado preço, quando é obrigado a fazer certos horários.

Ora bem, nos transportes interurbanos entendemos que tudo isso deve corresponder às necessidades do mercado, ao contrário do que acontece nos urbanos,

em que, aí, sim, as necessidades da vida diária e quotidiana das populações obrigam a ter esse tipo de transporte organizado de outra maneira e, aí há obrigações de serviço público.

Estaré a raiz do problema, mas peço ao Sr. Secretário de Estado para explicar, se possível, com mais detalhe.

Ainda quanto a onde é que estão regulamentados os TIR. O TIR é uma modalidade de transporte que está implícita nesta lei, sem estar expressa. Os regulamentos que vão derivar desta lei vão considerar, com certeza, os transportes de mercadorias que circulam através dos países objecto da convenção TIR e a forma de lhes dar execução.

É um pormenor que, quanto a nós, não caberia tratá-lo num texto com a dimensão e com as características que tem uma lei de bases.

Quanto à classificação da rede ferroviária, penso que o Sr. Deputado Luís Róque deduziu na sua intervenção que já que estamos aqui no Parlamento a aprovar uma lei de bases dos transportes, devíamos também aprovar aqui «de chapa», a rede ferroviária, o que é a rede fundamental; o que é a rede complementar, o que é a rede secundária — e era o Parlamento que aprovava isto.

Não fomos por esse caminho, porque esta lei deve ter princípios fundamentais para construir sobre ela um edifício.

Ora, repare que há linhas que hoje podemos julgar que não têm validade nenhuma e que podiam ser classificadas como secundárias e, amanhã, serem importantes, assim como também pode dar-se o contrário, pode haver hoje um esquema de rede em que não se pensa construir linhas e de, hoje para amanhã, podemos ter de construir linhas especiais para certos tipos de transporte.

Estar a fixar aqui a rede, julgo que seria uma rigidez muito grande. Através de uma fórmula adequada, em que a opinião pública tenha acesso a essa fixação e aos critérios, julgo que isso é razoável, mas não no texto da lei.

O Sr. Deputado Herculano Pombo referiu o escassão debate da lei. Houve um primeiro projecto destas normas, que ficou completamente delineado no mês de Abril de 1987. Isso constituiu uma publicação do Ministério, que foi distribuída a setenta ou oitenta entidades que constam do Centro de Documentação do Ministério que tem as portas abertas ao público, ali debaixo da arcada do Terreiro do Paço. Houve alguns colóquios organizados para discutir esta lei, e ainda há pouco tempo, no Porto, na Comissão de Coordenação Regional, houve um colóquio organizado pela Associação de Desenvolvimento dos Transportes Ferroviários. A lei foi objecto de comentários variados, em revista dos transitários, em jornais semanários e diários publicados em Portugal. No entanto, não sei se se podia promover um debate de Norte a Sul, organizado com uma intensidade muito grande, mas cada um tem a sua noção desta medida. Porém, tenho a noção de que a lei, respirou o suficiente, passou o termo, em termos sociais, porque teve tempo, teve difusão, recolheu dezenas de testemunhos, teve um debate parlamentar, tanto na especialidade como na generalidade.

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — É pouco!

O Orador: — Penso que temos um ciclo legislativo, que se pode considerar normal, para uma lei como esta.

Não falo no Plano Nacional de Transportes, porque, como sabe e eu já aqui o disse na Assembleia da República, este Governo tem um plano nacional de infra-estruturas de transporte e acredita nas regras do mercado para o funcionamento da generalidade dos meios de transporte.

— Sr. Deputado Nogueira de Brito, penso que a expressão «os monstros» que utilizou quando se referia às empresas de transportes públicos, foi muito exagerada. As empresas de transporte público-nacional são hoje sete em Portugal. Duas delas, a Rodoviária Nacional e a TAP, estão perto do equilíbrio financeiro e de uma situação que lhes permite uma gestão completamente diferente, sem pedir um tostão ao contribuinte. As outras cinco quais são? São a CP e as empresas de transportes urbanos que têm obrigações especiais de serviço público, a quem a colectividade pede serviços especiais. Sei que podem e devem ser modernizadas, que podem funcionar com custos mais baixos e têm sido. Vejo as relações entre as despesas e as receitas destas empresas, tirando as indemnizações compensatórias, e veja como o *ratio* tem melhorado nos últimos três anos. Chamar a estas empresas «uns monstros», penso que não é correcto, porque elas cumprem um serviço para a colectividade; o que resulta até da análise comparada com outros países, e países bem mais evoluídos que o nosso, da Europa Comunitária e dos Estados Unidos da América. Aplicar essa palavra à estas empresas só pode ser feito por parte de uma bancada como essa, porque objectivamente não merecem esse termo.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Ah! Então, já percebi!

O Orador: — Sr. Deputada Ilda Figueiredo, só tenho mais um minuto e, por isso, não posso responder a tudo.

Gostaria, mesmo assim, de dizer que o artigo 9.º não tem subjacente qualquer leitura ser feita por qualquer das pessoas que consultámos. O direito à greve é um direito inquestionável, e seria um gravíssimo atrevimento o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações numa lei dos transportes, pô-lo em causa. Portanto, não lhe de essa leitura. Mais, se por acaso, lhe dá essa leitura com esta redacção, estamos cá nós para na discussão na especialidade; lhe dar o retoque a fim de que isso não seja possível.

Aplausos do PSD.

A Sr.ª Ilda Figueiredo (PCP): — Registámos isso.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

O Sr. Presidente: — Faça, favor, Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, tal como referiu o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o Governo gosta que o Sr. Secretário de Estado dos Transportes Interiores complementasse as respostas no tempo de que ainda dispomos, se a Câmara não se opuser, já que não há qualquer figura regimental para o efeito.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Com todo o gosto! Quando mais falarem mais se enterram!

O Sr. Presidente: — Como não há qualquer oposição, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado dos Transportes Interiores, que dispõe de cinco minutos pelo PSD.

O Sr. Secretário de Estado dos Transportes Interiores (Carlos Costa): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Faço uma intervenção muito breve, apenas para esclarecer a questão que nos foi colocada em relação à distinção entre serviço público dos transportes urbanos e locais *versus* os interurbanos.

Conforme consta da própria proposta de lei, naturalmente, a classificação de serviço público implica obrigações específicas às empresas transportadoras, seja de horário ou tarifárias, a nível da prestação do próprio serviço, pela obrigação de prestar esse serviço mesmo quando não economicamente rentável ou pela obrigação de transportar. É evidente que isso se procurou acautelar, nas franjas de transporte que mais directamente servem as populações, principalmente nas suas deslocações casa/emprego e a nível da rede mais fina de transportes, que é aquela que mais problemas sociais podia causar, no sentido de que se mantinha, na economia desta lei, a classificação do serviço público.

No entanto, naquela franja de transporte de longa distância, onde esse problema já hoje se não põe, constituindo a sistemática actual, antes, um entrave ao desenvolvimento da concorrência e ao estabelecimento de serviços, procurou-se abandonar essa qualificação, permitindo o estabelecimento livre em regime de concorrência e das regras do mercado desse serviço.

Mas não se diga que não nos preocupámos com possíveis lacunas que viessem a ser estabelecidas no sistema de transporte, por quanto o próprio artigo 21.^º prevê no artigo 2.^º que quando assim acontecer possa vir a ser estabelecido esse serviço, mediante contrato de concessão ou de concurso, nessa altura com a qualificação de serviço público para colmatar falhas na rede de transportes.

O Sr. Luís Roque (PCP): — Essa é a única exceção!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vai ser lido um relatório da Comissão de Regimentos e Mandatos.

Foi lido. É o seguinte:

Em reunião da Comissão de Regimento e Mandatos realizada no dia 20 de Dezembro de 1988, pelas 15 horas, foi observada a seguinte substituição de deputado:

1. — Solicitada pelo Grupo Parlamentar do Partido Social-Democrata (PSD):

Fernando Sequeira Roriz (Círculo Eleitoral de Braga), por Manuel António Sá Fernandes. Esta substituição é pedida nos termos da alínea b) do n.^o 2 do artigo 5.^º, da Lei n.^o 3/85, de 13 de Março (Estatuto dos Deputados), por um período de 4 (quatro) meses, a partir do passado dia 30 de Novembro, inclusive.

2. — Analisados os documentos pertinentes de que a Comissão dispunha, verificou-se que o substituto indicado é realmente o candidato não eleito que deve ser chamado ao exercício de funções considerando a ordem de precedência da respectiva lista eleitoral apresentada a sufrágio pelo aludido partido no concernente círculo eleitoral.

3 — Foram observados os preceitos regimentais e legais aplicáveis.

4 — Finalmente a Comissão entende proferir o seguinte parecer:

A substituição em causa é de admitir, uma vez que se encontram verificados os requisitos legais.

O Secretário: José Manuel de Melo A. Mendes (PCP); O Secretário: João Domingos F. de Abreu Salgado (PSD) — Daniel Abílio Ferreira Bastos (PSD) — Domingos da Silva e Sousa (PSD) — Fernando Monteiro do Amaral (PSD) — João Granja Rodrigues da Fonseca (PSD) — José Alberto Puig dos Santos Costa (PDS) — José Augusto da S. Marques (PSD) — José Luis Bonifácio Ramos (PSD) — Luís Filipe Garrido Pais de Sousa (PSD) — Manuel António Sá Fernandes (PSD) — Reinaldo Alberto Ramos Gomes (PSD) — Valdemar Cardoso Alves (PSD) — Mário Manuel Cal Brandão (PS) — João Cerveira Corregedor Fonseca (Indep).

O Sr. Presidente: — Está em discussão.

Como não há inscrições, vamos votá-lo.

Submetida a votação, foi aprovado por unanimidade, registando-se a ausência de Os Verdes e dos Deputados Independentes, João Corregedor da Fonseca e Raul Castro.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, o Sr. Secretário de Estado vai dar conta de dois relatórios da Comissão de Regimento e Mandatos.

O Sr. Secretário (Reinaldo Gomes): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Um dos relatórios tem origem num pedido da 2.^a Secção, do 7.^º Juízo Correccional da Comarca de Lisboa, para que o Sr. Deputado José Eduardo Vera Cruz Jardim possa comparecer para depor como testemunha. O parecer é no sentido de autorizar a deslocação deste Sr. Deputado aquele referido tribunal.

O Sr. Presidente: — Está em discussão.

Como não há inscrições, vamos passar à sua votação.

Submetida a votação, foi aprovado por unanimidade, registando-se a ausência de Os Verdes e dos Deputados Independentes João Corregedor da Fonseca e Raul Castro.

O Sr. Presidente: — Vai dar-se conta do segundo relatório.

O Sr. Secretário (Reinaldo Gomes): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Igualmente da 2.^a Secção, do 7.^º Juízo Correccional da Comarca de Lisboa, relativamente ao Sr. Deputado Adriano José Alves Moreira,

a Comissão de Regimento e Mandatos pronuncia-se no sentido de não autorizar a deslocação do Sr. Deputado àquele tribunal.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, está em discussão.

Por não haver inscrições, vamos proceder à sua votação.

Submetido a votação, foi aprovado por unanimidade, registando-se a ausência de Os Verdes e dos Deputados Independentes João Correia d'Almeida Fonseca e Raul Castro.

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

O Sr. Luís Roque (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Vamos hoje discutir uma lei que pretenciosamente se intitula «Lei de Bases dos Transportes Terrestres», e que não passa de uma solução de compromisso para servir certos interesses, já bem confessados em detrimento dos interesses dos utentes e trabalhadores deste sector.

O PCP opõe-se a soluções conjunturais, que mais não são que «remendos legislativos», e um retrocesso em relação à situação actual prejudicando os interesses das populações, agravando as assimetrias litoral/interior, olvidando os trabalhadores do sector e o desenvolvimento económico e social do País.

Em nosso entendimento o País tinha necessidade, isso sim, dum Plano Nacional de Transportes.

Plano esse que permitisse o melhor aproveitamento dos recursos existentes, tendo em conta a complementariedade dos diversos meios, a necessidade do desenvolvimento regional e local e uma mais adequada satisfação das necessidades dos portugueses e do País em matéria de transportes.

Esta lei que deveria prever as formas de articulação entre os diversos transportes interiores, pois uns são dependentes dos outros, é omisa quanto aos transportes marítimos costeiros, ao transporte aéreo interior e ao transporte fluvial, chegando ao cúmulo de não regular os TIR, remetendo-os para legislação especial; o que significa que o caos e a desarticulação entre os diversos sectores vai perdurar.

Por outro lado, não se procedeu a uma ampla discussão nacional, quando se pretendia disciplinar um sector com a importância social e económica como o dos transportes.

Acresce ainda que a proposta de lei muito deixa para regulamentar, sendo mais um cheque em branco que o Governo pretende que a Assembleia da República lhe passe, não a esclarecendo sequer acerca das suas pretensões em matéria tão delicada.

Mas se em alguns aspectos fundamentais o Governo omite intenção, em outros já deixa adivinhar algumas orientações para este sector. Destacam-se: Primeiro, o desmantelamento e posterior liquidação da Rodoviária Nacional (RN), em vez de procurar a sua consolidação e desenvolvimento.

Segundo, a privatização de outras empresas do sector.

Terceiro, a entrega ao sector privado dum serviço público fundamental com atribuição de compensações económicas que hoje regateia ou nega às empresas públicas.

Quarto, a extinção de serviços não rentáveis, mas imprescindíveis à população.

Quinto, a sujeição do serviço público de transportes às regras do mercado, fazendo recuar sobre os utentes os encargos que competem à Administração Central.

Sexto, a transferência para o poder local de competências próprias, sem contrapartidas financeiras, o que viola a lei das finanças locais.

No fundo o Governo pretende atirar o odioso para cima das autarquias, que passariam a ser, aos olhos das populações, os responsáveis pelo agravamento nos serviços de transportes, como resultado inevitável da aplicação desta lei, caso seja aprovada.

E analisando os seus aspectos mais graves, falemos do regime dos transportes públicos de passageiros previsto no artigo 17.º, nos termos do qual este tipo de transportes pode ser explorado em regime de transporte regular ou ocasional estando os veículos neles afectos sujeitos à licenciamento e requesitos técnicos de identificação.

É preciso frisar que dentro dos transportes públicos rodoviários se inclui o transporte regular de passageiros. Acontece que este tipo de transporte, é na sua essência um serviço público, porque é uma necessidade essencial da colectividade.

Assim, cabe à Administração Central e demais poderes públicos, assegurar e disciplinar este serviço. Como acontece actualmente.

Basta atentar que as necessidades sociais de transporte público regular de passageiros, são satisfeitas por empresas e serviços públicos.

A verdade é que esta lei não configura nada disso, visto que, no artigo 20.º da proposta de lei, os transportes regulares urbanos e os regulares locais constituem um serviço público enquanto os transportes régulares interurbanos, incluindo-se nestes os regionais (artigo 3.º) não constituem um serviço público, sendo explorados por livre iniciativa e por conta própria e risco das empresas transportadoras (artigo 21.º).

Existe apenas nesta proposta de lei mera exceção no 21.º, no qual se admite que este transporte seja classificado como serviço público, mas só quando as empresas transportadoras não derem satisfação às necessidades da procura.

Tendo em conta o que fica referido é fácil de concluir que parte importante do transporte regular de passageiros, designadamente o que hoje é assegurado pela Rodoviária Nacional, passa a não ser considerado público.

Embora a função social não seja em todos os transportes deste tipo igual, a verdade é que não é aceitável, que uma grande parte desse sector seja assegurado em regime sujeito às leis da oferta e da procura, como se pretende na proposta de lei.

Daí entendermos que, todo o transporte público de passageiros seja classificado como de serviço público, embora possa ser explorado por empresas devidamente habilitadas, sem prejuízo das competências legais atribuídas às empresas públicas existentes.

Por outro lado, não vemos justificação, nem aceitamos, que o princípio da coordenação e da complementariedade dos diferentes meios de transporte público de passageiros, previstos no artigo 26.º, se aplique apenas às regiões metropolitanas.

Entendemos que este princípio devia ter aplicação genérica e não se circunscrever apenas àquelas regiões,

porque é incompreensível que numa lei que tem a presunção de se intitular «Lei de Bases dos Transportes Terrestres», não articule os diversos meios de transporte.

Lamentavelmente teremos de concluir que esta proposta de lei não vai pôr cobro ao caos existente sendo apenas uma mera solução de continuidade.

O que é mais grave, contudo, é que a mesma omite em absoluto qualquer referência aos trabalhadores do sector e às suas organizações representativas, olvidando que os trabalhadores são o mais importante factor do sistema de transportes.

Mas é curioso verificar que no artigo 9.º o legislador não se esqueceu de limitar o direito à greve, o que é revelador das intenções daquele quanto aos direitos dos trabalhadores.

Srs. Deputados da maioria e Sr. Ministro, a Constituição da República Portuguesa ainda não foi revista e portanto, tem que ser respeitada por todos (incluindo o Governo). Ora o artigo 58.º consagra, inequivocadamente, o direito à greve. Este artigo da proposta de lei em apreço, além de inconstitucional, é incompreensível, na medida em que, existem hoje mecanismos legais como a requisição civil, que permitem fazer face a situações do tipo configurado no artigo em questão.

Conforme, o Sr. Ministro disse, tudo vamos fazer para alterar efectivamente este artigo 9.º e ver se a sua promessa se mantém.

Finalmente, em termos de transportes rodoviários, pensamos que uma verdadeira lei de bases deveria estabelecer um regime que permitisse às empresas de transportes portugueses, melhorar as suas estruturas com vista ao Mercado Único de 1992.

Deveriam por isso ser criadas condições especiais de defesa do exercício da actividade, face às congénères europeias, muito melhor preparadas para ganharem o mercado.

O artigo 19.º, tal como se encontra redigido causará uma concorrência tão forte dos operadores estrangeiros que a grande maioria das empresas portuguesas, pior organizadas e com estruturas financeiras deficientes, não resistirão ao impacto e irão inevitavelmente à falência.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Ministro: O sector ferroviário, nesta proposta de lei, é altamente penalizado. No artigo 10.º pretende-se classificar a rede principal, tida como aquela que é definida com critérios de tráfego de passageiros, nas seguintes modalidades: longo curso, grande velocidade, elevada qualidade e os suburbanos.

É pelo menos caricato que tendo a CP um tráfego dominante de passageiros, em relação às mercadorias (o que é excepção relativamente à Europa Comunitária), se tenha utilizado este critério de classificação da rede principal, e não se tenha em conta a evolução no futuro do tráfego de mercadorias. Será que se pretende dar este tráfego aos operadores rodoviários, na sequência da política seguida até hoje?

E por incrível que pareça, remete-se a definição da rede complementar para o plano ferroviário nacional, que nem existe!!!

No artigo 11.º a construção de novas linhas férreas, ramais e troços assim como a conservação de infra-estruturas passa a ser assegurada por empresas através de empreitadas.

É o continuar da política do actual Conselho de Gerência da CP, que desmantelou o sector da construção da CP e entregou a RIV das linhas da Beira Alta e Beira Baixa a empresas privadas com os resultados que se conhecem.

A CP, nestes troços da reparação, tem tido necessidade de corrigir as anomalias que a falta de capacidade das empresas em questão ocasionam.

O facto é que a CP, melhor que ninguém, possui trabalhadores e técnicos com competência para assegurar este trabalho e garantir a sua boa execução e segurança.

Mas esta proposta de lei é uma caixa de desagradaíveis surpresas e assim no ponto 4.º deste artigo, é retirada a compensação financeira às instalações de tração eléctrica e respectivas subestações!

Além de retrógrado, este ponto é surpreendente, ao ser aplicado a uma empresa que tem a mais baixa taxa de electrificação da Europa.

Embora, demagogicamente, o Governo diga que desclassificar não significa encerrar linhas, o artigo 12.º não dá garantias, quanto ao rigor dos critérios a utilizar para o redimensionamento da rede ferroviária.

Não apenas estes carecem de estar integrados em planos de desenvolvimento económico, como também não estão assegurados os direitos da população ao transporte.

Por outro lado, os pareceres das autarquias, não são vinculativos, e aquelas vão ser confrontadas com situações de facto que não conseguirão resolver por falta de meios.

Não são ainda assegurados os direitos dos trabalhadores ferroviários dos ramais cujo encerramento se prevê, nem tão pouco a natureza do seu vínculo contratual.

Pensamos também que antes de haver um plano nacional de transportes não é legítimo encerrar quaisquer linhas ou ramais e que sobre esta questão a Assembleia da República devia ser ouvida.

Quanto à exploração feita por empresas vocacionadas para tal, ou por terceiros, nos termos do artigo 13.º pensamos que a segurança pode ficar verdadeiramente afectada com este normativo e o Governo deve assumir esta responsabilidade perante o povo português.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Ministro: São graves os designios do Governo consubstanciados nesta proposta de lei ao pretender encerrar cerca de 1500 km de linha e mais de 300 estações.

No plano de modernização e reconversão dos caminhos de ferro já aprovado, em Conselho de Ministros, é proposto um investimento de 225 milhões de contos, dos quais 84% são destinados à rede principal e sem qualquer aplicação na rede secundária.

Com imposição do conselho de gerência da CP dos novos horários de verão de 1988, as supressões de composições afectaram fundamentalmente a rede secundária e a complementar.

Isto é um bom indicador das opções do Governo e do conselho de gerência da CP de não investir na rede secundária para, perante o facto consumado, de não ser possível a circulação das composições, mais facilmente encerrar, ou seja, degrada o mais possível a oferta para não haver procura.

Dai, a importância do Projecto de Lei n.º 292/V, do PCP, que visa não só enfrentar esta situação como colmatar as lacunas que existem na proposta de lei de

bases dos transportes terrestres. Propomos designadamente o rendimensionamento da rede ferroviária nacional, que tenha necessariamente em conta os interesses nacionais, da população e das autarquias locais.

Que seja criado o plano nacional de transportes que articule os diversos tipos de transporte, o desenvolvimento regional e local, a regionalização, os custos energéticos e o impacte ambiental.

Que o encerramento das linhas e ramais dependa de um estudo técnico-económico que terá de ser publicitado e do parecer vinculativo das autarquias locais envolvidas.

Finalmente, destaca-se a forma como no nosso projecto de lei são defendidos os direitos dos trabalhadores das linhas e ramais a encerrar.

É este o nosso contributo, modesto é verdade, mas importante pois preenche as lacunas de que a proposta de lei de bases dos transportes terrestres está privada.

Encerra, no fundo, o sentido das populações, que se faz sentir na comissão da especialidade, com a chegada de abaixo-assinados e cartas de autarquias, feridas por este processo.

O caminho de ferro, como reconhece a proposta de lei, é um serviço público e como tal deve ser preservado.

Dai, a nossa postura configurada no nosso projecto de lei em relação a este assunto, e (isto é para a bancada da maioria e Sr. Ministro), não nos esquecemos dos direitos dos trabalhadores.

Aplausos do PCP e do Deputado Independente João Corregedor da Fonseca.

Entre tanto, reassumiu a presidência, o Sr. Presidente Vítor Crespo.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, na última conferência de líderes foi discutida a possibilidade de serem votados diversos diplomas, cujos relatórios finais estivessem devidamente preparados para votação final global. Por isso mesmo se propôs, para hoje, a votação da Proposta de Lei nº 67/V. Altera o Código do IVA e eventualmente outras.

Estão a ser distribuídos pelos diferentes grupos parlamentares os relatórios para a votação final global.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Armando Vara.

Ó Sr. Armando Vara (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.º e Srs.º Deputados: Permitam-me que inicie esta minha intervenção com um breve comentário sobre a metodologia seguida para a discussão da proposta de lei de bases do sistema de transportes terrestres, que é bem demonstrativa da subalternização que se pretende fazer do Parlamento e da desigualdade de meios ao dispor de quem pretende fazer uma análise cuidada das propostas e projectos de lei, que vão sendo discutidos e aprovados pela Assembleia da República.

O Governo vem discutindo há já algum tempo a problemática dos transportes com várias entidades e organismos que directa ou indirectamente têm a ver com o sector. Esta atitude seria em si lóuvável se, ao mesmo tempo, fossem fornecidos aos deputados os mesmos documentos e se não estivessem subjacentes a essa atitude uma intenção de diminuir a intervenção parlamentar. O normal seria, uma vez que se trata de matéria da responsabilidade da Assembleia da República, que

a discussão pública se realizasse após a entrada formal da proposta de lei na Assembleia da República; de modo a que aqueles que têm de aprovar ou rejeitar o podessem fazer com o tempo suficiente que a importância desta lei exige. Tanto mais que os deputados não dispõem, como o Governo, do staff técnico da Administração Pública, nem sequer dos estudos preparatórios que conduziram à apresentação desta proposta de lei.

Acresce ainda o facto de a análise em Comissão coincidir com a discussão e aprovação do Orçamento e Grandes Opções para 1989, o que prejudicou naturalmente o debate e aconselharia ao aditamento desta discussão para outro momento.

Assim o não entendeu o PSD e, mais uma vez, poderá fazer aprovar, como o peso da maioria de que dispõe, uma lei que, podendo ser o resultado de um consenso, será, tão só, o resultado de uma imposição.

Antes ainda de entrar na apreciação concreta da presente proposta de lei de bases do sistema de transportes terrestres, afigura-se-me conveniente abordar, mesmo que genericamente, algumas questões prévias, em ordem a uma melhor precisão de conceitos que, por um lado, estão sempre subjacentes à apresentação e discussão de uma proposta de lei de bases do sistema de transportes e, por outro, aparecem divulgados de um modo confusãoista, tantas vezes intencionadamente. Assim:

a) Há que delimitar conceptualmente, e assumir frontalmente as suas consequências, do que se entende por «desregulamentação», aliás, um chavão mistificador que envolve o Programa do Governo para o sector de transportes.

A desregulamentação será a ultra-liberalização copiada de modelos estrangeiros que nada têm a ver com o estádio de desenvolvimento do nosso país? Ou configurará, pelo contrário, um novo modelo organizacional e regulamentar que simplifique e racionalize métodos e processos potenciadores da dinâmica e desenvolvimento criativo do sector, não bloqueando, portanto, a livre iniciativa dos diversos agentes que intervêm no sistema, dentro de um quadro amplo pré-estabelecido?

Há, a nosso ver, que optar e ser claro nesta questão de fundo, ao mesmo tempo que os defensores da primeira hipótese formulada bem fariam se procedessem à avaliação das consequências da política de ultra-liberalização, dita «desregulamentação», designadamente em termos da concorrência selvagem gerada, da falência, em especial nas áreas rurais, ou seja, em áreas de maior rarefação demográfica, etc., etc.

Não será preferível, em nome de um projecto de modernização que, em si, implica participação de todos os agentes, regras transparentes de organização e funcionamento, processos e métodos desburocratizados, níveis decisionais descentralizados de acordo com as directrizes de regionalização constantes da Constituição, optar por um modelo organizacional e funcional do sistema de transportes que maximize a satisfação das necessidades sociais de transporte e se integre ou articule com o desenvolvimento intersectorial do País?

b) Incorrectamente ligada também à questão anterior, aparece muitas vezes identificado o conceito de serviço público com empresas públicas.

Subsequentemente a esta identificação aparece a conexão irracional serviço público/Estado/subvenções/prejuízos/ineficácia/não rentabilidade, etc., à que

se contrapõe a imagem «cor-de-rosa» empresa privada/eficácia/lucros/êxito:

É importante deixar claro que a noção de serviço público de transportes, apenas, significa a indispensabilidade de enquadramento prévio, regulamentar ou contratual, da organização da prestação de transporte pelas entidades públicas competentes. Portanto, o serviço público será prestado, quer por empresas públicas, quer por empresas privadas não se identificando, de modo algum, com a propriedade jurídica dos meios de produção.

c) Para um melhor entendimento e perspectivação das questões anteriores, não é despiciendo relembrarmos, numa breve sinopse histórica, o que tem sido a evolução das políticas dominantes no sector de transportes, no pós-guerra.

Assim, os anos 50/60 são dominados pela exploração e crescimento acelerado do automóvel e da rodovia, na convicção eufórica de que o automóvel era a solução mágica para todos os problemas de transporte de passageiros. Os anos 70, sobretudo a partir da primeira grande crise energética, são anos de reflexão e da tomada de consciência da necessidade de se planear integralmente o sistema de transportes, promovendo os transportes colectivos e articulando, na sua complementaridade vocacional, os diversos modos. Esta necessidade de organização planificada do sistema de transportes aparece, ao mesmo tempo, ligada à necessidade de compatibilizar e integrar o desenvolvimento do transporte com o ordenamento do território e ligada a preocupações ecológicas e energéticas.

Os anos 80, sobretudo a partir da experiência inglesa da liberalização deste sector, aparecem divididos entre os que defendem a continuidade da política propugnada no período anterior e os que pretendem seguir o modelo ensaiado na Inglaterra.

Vista esta questão à luz das tendências que se manifestam no seio da CEE, o problema de fundo é o estabelecimento de normas equitativas a serem cumpridas igualmente por todas as partes.

Entretanto, no nosso país, a Lei n.º 2008, de 1945, produto da política de condicionamento industrial e proteccionista do caminho de ferro, nem conseguiu promover o transporte ferroviário, antes pelo contrário, como todos sabem, nem enquadrar o desenvolvimento do transporte rodoviário.

Na sua sequência lógica e na legislação complementar geram-se profundos condicionamentos e constrangimentos, redes iracionais decorrentes das concessões «linha-a-linha», processos burocratizantes, centralismo decisinal, predomínio da oferta sobre a procura, enfim, um modelo organizacional que urge ser substituído por um modelo alternativo que se enquadre nas modernas tendências de políticas de transportes e que corresponda às reais necessidades do nosso país.

É assim, com agrado, Sr. Presidente e Srs. Deputados, que registamos a atitude e a iniciativa do Governo em apresentar uma proposta de lei de bases do sistema de transportes.

No entanto, na apreciação concreta desta proposta de lei não podemos manifestar, infelizmente, o mesmo estado de espírito.

Com efeito, mesmo à luz dos objectivos e princípios gerais consagrados na proposta de lei, cuja formulação,

de qualquer modo, se considera bastante deficiente; não podem deixar de constatar, objectivamente, as seguintes situações críticas:

a) Uma profunda contradição entre os princípios enunciados e as disposições constantes no corpo da proposta de lei.

Assim, por exemplo e sem pretender ser exaustivo, a liberdade de escolha dos utentes, em muitas parcelas do território nacional, fica confinada à posse/utilização ou não do seu automóvel, por que apenas poderão contar com algum transporte que a livre iniciativa em regime de concorrência, poderá ou não estabelecer.

Aliás, quando a situação de serviço público fica apenas confinada aos transportes locais e à rede ferroviária, está-se a configurar uma situação de profunda injustiça em relação a muitas parcelas do País (a muitos cidadãos), não só por não se atingir o princípio da liberdade de escolha (só para alguns), como também por se ferir gravemente um outro princípio enunciado que é o da igualdade de tratamento dos utentes.

Vozes do PS: — Muito Bem!

O Orador: — Não há igualdade quando, por exemplo, um cidadão pode deslocar-se em caminho de ferro (serviço público) entre Lisboa e Porto, e um cidadão que pretenda deslocar-se de uma localidade, não servida por caminho de ferro (para Lisboa ou Porto) terá de o fazer sem dispor de um serviço público, apenas podendo contar com o que os mecanismos de mercado lhe apresentem.

b) A omissão e/ou a falta de reprodução nas disposições da proposta de lei de alguns princípios enunciados, como a articulação com o ordenamento do território e as necessidades de segurança.

No primeiro caso, apenas se faz uma referência ao ordenamento do território quando se trata do plano de transportes nas áreas metropolitanas.

Quanto ao princípio da segurança, a sua omissão é gravíssima porquanto se torna fundamental explicitar, no corpo da lei, critérios referentes à segurança técnica dos veículos e às condições sociais de prestação do trabalho de condução, como factor fundamental da segurança global do sistema e também como factor indispensável à balizagem dos critérios que deverão informar um quadro de uma concorrência sadia. Não é este último aspecto a causa fundamental de recentes e dramáticos acontecimentos ocorridos nas nossas estradas?

c) Um profundo centralismo perpassa por todo o corpo da proposta de lei. Esta não consegue sequer configurar o modelo organizacional decorrente dos princípios da regionalização, consagrados na Constituição.

Exceptuado a descentralização de competências em matérias de transportes locais para os municípios, aliás na sequência lógica da descentralização já efectuada pelos governos do PS dos transportes escolares e do previsto Decreto-Lei n.º 77/84, de 8 de Março, que até à presente data, ainda não foi regulamentado, a proposta de lei omite, em termos institucionais, o nível regional ou seja as regiões administrativas.

Mesmo quando pretende dar uns laivos de regionalismo, como é o caso das áreas metropolitanas, o poder local aparece misturado num ramalhete decorativo em que o poder central tudo nomeia e tudo decide.

(d) Uma obsessão, economicista e ou mercantilista é também marca distinta de desta proposta de lei.

Assim, mesmo nas situações em que se parece configurar uma rede de serviço público de transportes, até em casos de concessão a um só operador, em áreas urbanas e metropolitanas, dizemos mesmo nestas situações, não se pode impedir a exploração autónoma de certas linhas (não serão, com certeza, as de menor procura), por outros operadores. É a obsessão do Sr. Ministro pelos «seus autocarros de luxo» (vide artigo 20.º, n.º 4, e artigo 26.º, n.º 8).

Por este andar, lá teríamos as empresas públicas «deficitárias», «ineficazes», etc., com o «osso» da rede, ficando a «carne» para as privadas!

Está-se perante um caso de gritante concorrência desleal!

Por outro lado, manifesta-se grande preocupação pela redução dos custos económicos e sociais, e nenhuma pela optimização dos benefícios/custos.

e) Irresponsabilização da Administração Central face às necessidades de um serviço nacional público de transportes que interligue a rede urbana fundamental do País, a qual é sujeita aos mecanismos da concorrência, e que nunca é perspectivada em termos da necessidade da sua regulamentação. Será a concorrência selvagem???

Quando se trata de serviço público, os custos sociais e económicos do mesmo são descentralizados para os municípios!... É o que se pode apelidar de privatização de benefícios, a nível nacional, e socialização dos custos à custa do poder local!...

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Muitas das outras críticas, de carácter mais pontual, poderiam ser assinaladas.

Para já, ficamos por aqui e vejámos o que, do ponto de vista do PS, deveria ser uma lei de bases do sistema de transportes para o nosso país.

Uma proposta de lei de bases do sistema de transportes deve, a nosso ver, sustentar-se nos seguintes aspectos fundamentais:

a) Reconhecimento expresso do direito ao transporte, como processo de consubstancialização do direito à mobilidade/liberdade de movimentos, consignado na Declaração Universal dos Direitos do Homem e como valor intrínseco do modo de vida das sociedades modernas;

b) Importância do sistema de transportes na contribuição para o desenvolvimento económico e social do País e a qualidade de vida, tendo em conta, designadamente: Imperativos de redistribuição social, ordenamento do território e da regularização macro-económica;

c) O contributo do sistema de transportes para o desenvolvimento económico e social do País e a qualidade de vida deverá ser orientado pelos seguintes princípios e critérios: Primeiro, eficácia económico-social do transporte, assumido não só como elo fundamental da cadeia produção/distribuição/consumo, mas também como elemento fundamental na estruturação e organização do espaço e das actividades;

Assim, a organização é o funcionamento (planeamento/exploração) do sistema de transportes deverá ter em conta a satisfação das necessidades económicas e sociais de transporte, em todas as parcelas, do território nacional, à complementariedade da vocação dos diversos modos de transporte; a concorrência saída da exploração, tendo em conta o direito ao transporte

(com qualidade e segurança) e o princípio da justa remuneração do transportador.

Segundo, qualidade do sistema de transportes, em termos da qualidade dos serviços prestados; da segurança do material circulante; da segurança das condições de trabalho dos condutores; da segurança dos utentes; da segurança de terceiros; da preservação do meio ambiente; e da conservação de energia.

Terceiro, equidade no tratamento de diversas regiões do País; de diversos modos de transporte; das empresas públicas e privadas; e das regras transparentes de acesso à profissão e ao mercado.

Quarto, coesão económica e social do País (solidariedade nacional), de modo a esbater assimetrias regionais; a suportar socialmente custos de insulariedade e ou interioridade; a privilegiar segmentos sociais estratégicamente sensíveis (população escolar) e ou socialmente desfavorecidos; o caso dos reformados, deficientes, idosos, etc.; e, finalmente, o equilíbrio entre o

Quinto, promoção de um desenvolvimento regional harmonioso, tendo em conta que o transporte deverá exercer um papel estruturante, ou coadjuvante, ou de acompanhamento do desenvolvimento regional, sustentado na exploração dos recursos próprios e ou no sistema de trocas com outras regiões.

Portanto, o transporte não pode ser reduzido por uma visão mecanicista a uma simples adequação da oferta à procura com a única preocupação de rentabilidade empresarial imediata.

A importância do sistema de transportes é dos princípios subjacentes atrás referidos exigindo uma intervenção do Estado no sector em ordem a: a) Definição de critérios a que deve obedecer a escolha de investimentos em infra-estruturas de transportes;

b) Realização e gestão de infra-estruturas de transportes;

c) Financiamento das infra-estruturas;

d) Tarificação do uso das infra-estruturas;

e) Regulamentação das actividades de transporte e seu controlo;

f) Planeamento e exploração de um serviço público de transporte a nível nacional, regional e local, definindo-se as imposições do serviço público e a correspondente compatibilização do interesse público com o equilíbrio económico-financiero dos operadores;

g) Estabelecimento das condições técnicas e sociais de segurança do material/equipamento e de duração do trabalho, respectivamente;

h) Promoção da formação e da investigação científica e tecnológica do sector;

i) Delimitação das competências pelos três níveis de Administração (Central, Regional e Local).

Nesta perspetiva, a proposta de lei de bases do sistema de transportes terrestres deverá basear-se em:

a) Ser alargada a todos os transportes interiores, por razões que se prendem com a melhoria da eficácia económica e social do sistema;

b) Reconhecer e propor o estabelecimento de um serviço público de transporte, a nível nacional, como expressão concreta do reconhecimento ao direito ao transporte e à uma efectiva liberdade de escolha dos utentes (na proposta de lei, a noção de serviço público fica confinada aos transportes locais e a rede ferroviária);

c) Expressar a delimitação das competências a nível da administração central, regional e local, bem como os respectivos mecanismos de coordenação;

d) Conter princípios de exigências técnicas e sociais relativas à segurança do sistema;

e) Reconhecer o princípio de participação dos cidadãos na organização dos transportes locais e regionais, quer em nome de uma administração pública moderna, quer em nome da defesa dos consumidores;

f) Reconhecer a dimensão supramunicipal do caminho de ferro e a assumpção subsequente de responsabilidades por parte do Estado na matéria;

g) Eliminar o princípio de exploração autónoma de serviços rodoviários não integrados em redes urbanas ou metropolitanas, nem submetidas às regras de serviço público, dado o seu carácter perverso de concorrência (desleal), face ao operador concessionário da rede em causa;

h) Reproduzir os princípios e exigências da regionalização, definindo, designadamente, o quadro de competências para os três níveis: central, regional e local;

i) Estabelecer o quadro global institucional do sector e os seus mecanismos de coordenação vertical e horizontal.

Em conclusão, entendemos que a proposta de lei não está em condições de ser aprovada com votos favoráveis do Partido Socialista a não ser que o Governo se disponha a alterar os objectivos gerais alguns princípios básicos e assuma em relação às duas linhas de força da descentralização e simplificação administrativa uma atitude coerente em termos da sua tradução no articulado da proposta de lei.

Estamos disponíveis para dar o nosso contributo e a nossa votação final dependerá da abertura demonstrada pelo Governo quanto ao conjunto de questões que reputamos de fundamental importância para a definição de um quadro legal que responda às necessidades do País neste sector.

Aplausos do PS e do Deputado Independente João Correlegor da Fonseca.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: A intenção liberalizante desta lei revela-se muito mais radical do que legislação análoga de outros países europeus que enveredaram por esta via; atribui-se praticamente ao funcionamento do mercado a regulação do sistema, supletivando-se fortemente o papel do Estado. Por exemplo: não está explícito na lei o conceito de serviço público; o n.º 4 do artigo 2.º limita-se a enunciar as três obrigações que integram o serviço público, explorar, transportar e tarifar, mas não define, no entanto, o conteúdo destas obrigações.

À excepção dos transportes urbanos/lokais, a satisfação das necessidades de transporte fica sujeita ao interesse que eventuais empresas tenham na exploração de um dado serviço, não existindo para os serviços não rentáveis, numa óptica micro-económica, qualquer garantia de prestação de serviço. Com efeito o n.º 2 do artigo 21.º prevê a possibilidade de concessão de exploração de serviços não rentáveis, classificando-os de serviço público, mas trata-se de uma possibilidade e não de uma obrigatoriedade.

Não se identifica um órgão do tipo Conselho Nacional de Transportes, que à semelhança da legislação francesa, por exemplo, representando os diversos interesses envolvidos, (os diferentes poderes públicos) central, regional e local, os operadores, os sindicatos, os consumidores/utilizadores), tenha um papel na definição da política sectorial.

Finalmente, o carácter economicista desta proposta de lei está bem ilustrado na despreocupação com a segurança do transporte. Embora no artigo 2.º se faça uma referência genérica às necessidades de segurança, ela só é assimida como uma obrigação concreta no que se refere aos transportes públicos de mercadorias (n.º 1 do artigo 23.º). Para o transporte de passageiros, urbano/local, regional e interurbano, esta preocupação, elementar em qualquer legislação europeia, é nesta lei espantosamente omissa. Sr. Presidente, Srs. Deputados: Bastará recordar um novo «produto», o aparecimento dos expressos, que não regulamentado durante muito tempo criou uma oferta de operadores privados funcionando a «custos marginais», criando condições de forte concorrência no mercado, que passa fundamentalmente pela «guerra de preços» e pela sobre-exploração da mão de obra. O mesmo motorista trabalha, por vezes, até doze horas por dia, em largos percursos (Braga-Lisboa-Braga, por exemplo), sem que a lei acarrete as condições de segurança em que este serviço opera. Os acidentes sucedem-se, pondo em risco os transportados e terceiros. O artigo 21.º, trata da exploração de transportes regulares de passageiros interurbanos, mas não faz qualquer referência à segurança.

Paralelamente a lei, sendo permissiva a este tipo de exploração, camuflado num regime de transportes turísticos, desencadeia formas de concorrência desleal ainda mais gravosas para as empresas do sector, quer rodoviárias, quer para a transportadora ferroviária defendendo-se até que a lei deveria vir consagrar a exclusão de transporte turístico do sistema geral de transportes terrestres, conferindo-lhe um estatuto autónomo.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: No que se refere exclusivamente ao transporte ferroviário a nota saliente do n.º 1 do artigo 10.º é a exclusão da rede secundária da rede ferroviária nacional. Esta rede é definida por enquadrar as designadas linhas de reduzido tráfego, sem interesse do ponto de vista empresarial, mas que desempenham, nalgumas regiões, um importante papel social no assegurar da acessibilidade de muitas populações. Esta exclusão implicará a possibilidade de desactivação da rede secundária, remetendo a própria proposta de lei para outros sistemas de transporte socialmente menos onerosos, a garantia do serviço público, que deverá ser prestado às populações que deixarão de ser servidas pelo caminho de ferro. Nada se diz, no entanto, como é que, no futuro e em tal hipótese, o Estado assegurará a acessibilidade e mobilidade a essas populações.

Na definição e composição da rede principal não é feita qualquer referência ao transporte de mercadorias, o que pode ser uma omissão grave na medida em que se pode pressupor uma tentativa de «empurrar» este tipo de transporte para o sector privado.

O conceito de exploração ferroviário, constante no artigo 13.º poderá conter a génese da abertura da exploração do caminho de ferro a empresas privadas — e o que é particularmente grave é que a subdelegação a que se alude, possa ocorrer nos casos em que a exploração ferroviária seja mais rentável. Apesar de se dizer que «só em casos perfeitamente delimitados e designadamente por motivos de interesse regional e local», nada impede que estes motivos não venham a ser invocados, para subdelegar, por exemplo a exploração de linhas como a de Sintra ou Cascais, e outras de maior potencial económico, ficando para a concessionária as linhas e os ramais onde a exploração é deficitária, tanto

mais que o interesse regional e local a que se circunscrevem os exemplos apontados é manifestamente exemplos que apresentei.

O disposto neste número poderá também ser entendido noutra sentido, ou seja, na sua aplicação aos casos das linhas de reduzido tráfego, que se admite poderem vir a ser exploradas pelas autarquias ou por empresas consorciadas com estas, mas se assim é em nosso entendimento deveria ser esse objectivo expressamente referido na lei.

Há opiniões que admitem, no entanto, tratar-se de uma forma habilidosa de fazer pensar que a aplicação pretendida no contexto deste número se refere à segunda hipótese, quando o objectivo final é introduzir a possibilidade de passar à exploração de privados, troços de linha e ramais, que são rentáveis e, por isso, objecto da sua cobica. Aliás o ponto n.º 3, parece dar razão, implicitamente a essas opiniões, quando estipula que a exploração das linhas, troços de linha ou ramais, que não se integrem na rede nacional, que como vimos anteriormente só poderão ser as linhas de reduzido tráfego, (rede secundária), pode ser efectuada por outras empresas que se proponham a tal, pelo que parece não restarem dúvidas sobre os objectivos implícitos no disposto do artigo 13.º, n.º 2.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados:

Facilmente se verifica que a ausência de um plano nacional de transportes cerca a dificulta, à partida, os objectivos pretendidos nestas bases, num plano no qual los vários modelos de transportes assumam as suas funções e os seus objectivos, de modo a que não se ponham em causa os interesses das populações e dos trabalhadores, e, de igual modo de desenvolvimento económico e social do País.

A actual lei vigora há 43 anos. Uma lei que sabemos necessita de urgente reformulação e adaptação ao Portugal novo europeu e às exigências comunitárias. O esforço feito na apresentação desta lei de bases, bem no nosso entender, não responde com a eficácia e justiça necessária ao confronto de 1993. Exclui áreas importantes, tais como o transporte rodoviário internacional e, por outro lado, o estabelecimento das bases gerais de uma actividade com a importância social e económica, como é a dos transportes, deveria ser precedida de um amplo debate nacional, onde todas as partes interessadas tivessem uma participação activa e frutuosa, num objectivo que no seu todo é um objectivo nacional.

Tentámos, com esta intervenção, Sr. Presidente, e

Srs. Deputados, alertar para alguns factores que

estamos certos merecerão a atenção desta Câmara, uma crí-

tica que desejamos que se entenda construtiva

actuante e o Partido Renovador Democrático apresentará as soluções que visem a elaboração de uma lei mais

justa, mais abrangente e que atinja os objectivos que

deverão ser, afinal, os de todos nós. Uma lei que pro-

poracione ao País mais desenvolvimento económico e

mais justiça social.

Applausos do PRD

Entretanto assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente, Maia Nunes de Almeida.

O Sr. Presidente: Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

— Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Deputado Rui Silva, não pude ouvir atentamente todo o seu discurso, mas houve uma parte que, de certo modo, me impressionou, e isso é que o seu discurso obedeceu ao princípio da verdade. Existe faltou dos expressos turísticos e fez muitas observações acertadas com as quais concordo, nomeadamente em matéria de segurança, de cumprimento de regras de trabalho, de horário de trabalho, etc. Nesses pontos dou-lhe o meu acordo! No entanto, embora eu também haja uma observação sua que me deixou preocupado, porque me permitiu antever que V. Ex.º gostaria de encarar uma possível regulamentação de preços em termos de protecção aos tais «monstros» com o que o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações concorda, pois também acha que não são «monstros» — que operam no sector público. É isso verdade? V. Ex.º está preocupado com a circunstância de a concorrência possibilitar aos utentes o pagamento de um preço inferior? Devo dizer-lhe que isso não me preocupa nada!

— Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Silva.

— Sr. Rui Silva (PRD): — Sr. Deputado Nogueira de Brito, é precisamente o contrário!

— Sr. Deputado Nogueira de Brito: — Poderia até aprofundar um pouco mais, se me fosse permitido?

Como V. Ex.º sabe e esta Câmara também, há operadores que fazem transportes à revelia, intitulando-se transportes turísticos, e sabemos, inclusivamente, que recebem verbas a fundo perdido, dizendo que se trata de operadores turísticos quando, afinal, fazem paragens de 20 em 20 km, de Lisboa até Braga. Isso tem implicação nos preços dos transportes, nomeadamente na concorrência, que, sendo desleal, obriga os muitas vezes a prejudicar os utentes. É isto que pensamos e por isso propomos que os transportes turísticos sejam desinseridos de uma lei de bases do sistema de transportes terrestres elevando-as ao estatuto autónomo, poderia vir, finalmente, esclarecer esta situação e, talvez, alguns dos prejuízos que, neste momento, os utentes têm, poderiam eventualmente ser resolvidos se assim entendesse o Sr. Deputado; não foi essa a minha intenção. Isto é de maneira nenhuma. Era precisamente o contrário o que pretendia transmitir na minha intervenção.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

— Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Mais uma vez comecei por algumas reflexões sobre o «falar da Tribuna» ou o «falar da bancada». A natureza intímista que este tipo de frequência proporciona aos debates estava-me a tentar a falar da bancada; mas, efectivamente, não podemos fazer nada neste debate sobre a lei de bases do sistema de transportes terrestres que, porventura contribua para sublinhar ou diminuir a importância de que ele se reveste.

Estamos perante uma das leis mais importantes que, com certeza, vamos aprovar nesta sessão legislativa. Dela depende uma infraestrutura fundamental do nosso país, é também, em grande medida, a distribuição e o ordenamento urbanístico do País.

Por isso não podemos, de forma alguma, menosprezar ou diminuir a natureza deste debate. Não digo que algum dos Srs. Deputados o esteja a fazer, antes pelo contrário, devemos sublinhar a importância dele.

Vozes do CDS e do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Naturalmente, encaramos esta proposta do Governo numa dupla perspectiva. Consideramos que ela tem, sem dúvida alguma elementos positivos, que se propõe substituir uma lei já ultrapassada nos factos e inspirada numa filosofia marcadamente intervencionista como é, sem dúvida, a Lei n.º 2008 de 7 de Setembro de 1945. Havia aí a preocupação de reduzir à unidade a exploração do sistema ferroviário, que se considerava, por outro lado, com a espinha dorsal do sistema de transportes terrestres no País. Hoje há, mitigadamente — e estamos com um pouco de receio depois das informações que foram dados aqui pelo Sr. Ministro —, uma preocupação contrária de dar carácter plural à exploração dos transportes terrestres e de conferir ao transporte rodoviário a importância que ele efectivamente tem, no contexto do mundo actual.

Portanto, essa é uma primeira razão para considerarmos positivamente o texto da proposta de lei que hoje nos é apresentada.

Por outro lado, ela faz assentar o sistema geral de transportes terrestres nele delineado em princípios com os quais concordamos. Em primeiro lugar, no princípio de eficiência, fala-se na progressiva redução dos custos sociais e económicos do sistema de transportes. Em segundo lugar, fala-se num princípio de respeito pelo mercado. Diz-se que as actividades das empresas públicas e privadas desenvolver-se-ão em regime de ampla e sã concorrência, assegurando-lhes os poderes públicos e igualdade de tratamento. Veremos se é assim!

Por último, fala-se num princípio de respeito pelos utentes, que consideramos fundamental. Não devemos abordar um tema como este com quaisquer outros respeitos que não seja o respeito pelos utilizadores. Não devemos ter erradas noções de serviço público que acabem por antagonizar o interesse público com os interesses dos utentes do sistema de que estamos a tratar.

Fala-se, a propósito disto, em adequação permanente da oferta dos serviços de transporte às necessidades dos utentes a quem é garantida, no diploma e em termos de princípios, a liberdade de escolha.

São de aplaudir estes princípios fundamentais sobre os quais se faz assentar o texto desta proposta de lei.

Finalmente, consideramos que, num plano já diferente mas importante, este diploma constitui um contributo que não é de menosprezar para a resolução, em termos de racionalidade urbanística, dos problemas das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. Também isto é de aplaudir!

Nem tudo, porém; neste diploma é de aplaudir. Nele encontramos também alguns motivos de crítica, desde logo — e parece-nos importante numa perspectiva global —, a circunstância de a lei de bases do sistema de transportes terrestres aparecer desinserida de uma perspectiva global do problema dos transportes, considerando também os transportes marítimo e aéreo que tantas vezes concorrem com o transporte terrestre.

Parece-nos que isso é negativo porque, tratando-se de uma lei de bases, ela devia conter uma inserção de

problemática dos transportes terrestres no conjunto de problemática e da política dos transportes que o Governo se propõe definir.

Por outro lado, falta, nesta lei, um reconhecimento de um princípio geral de descentralização, traduzido, designadamente, no tratamento justo das autarquias locais nos casos em que lhes são atribuídas responsabilidades.

Parece-nos que isso é claro no que respeita ao problema dos transportes urbanos e locais e, por outro lado, parece-nos também claro quanto à perspectiva com que se possibilita a exploração, por municípios ou grupos de municípios, de troços de linha que venham a ser desafectados da rede nacional ferroviária. Digamos que, aí, a forma como o assunto é encarado possibilita até certos tratamentos de carácter anedótico ou de caricatura...

Consideramos também negativa a manutenção, apesar de tudo de um espírito acentuado de intervenção, ficando tudo dependente do uso que vier a ser feito pelo Governo dos conceitos de serviço público, de concessão, de contratação de serviços, de autorização e daquilo que o Governo pensa vir a fazer dos «monstros» — voltamos a insistir — que são as actuais empresas públicas de transportes terrestres.

O que é que vai acontecer e em que medida é que isso vai influenciar a política de autorização a conceder, por exemplo, no que respeita aos transportes interurbanos e à Rodoviária Nacional?

A Rodoviária Nacional vai ser tratada em pé de igualdade nas autorizações que vão ser concedidas pelo Governo, ou este vai estar preocupado com o capital que tem investido na Rodoviária Nacional — e o Sr. Ministro já nos deu aqui a entender que era um capital rentavelmente investido — e, portanto, vai falar-se o princípio da concorrência com os operadores privados que se candidatem à exploração de linhas, nesse domínio do transporte?

O que é que vai acontecer com os transportes urbanos, fundamentalmente com as empresas que exploram, em regime de monopólio, os transportes urbanos em Lisboa e no Porto? O Governo vai continuar a «aguentar» essas empresas com uma perspectiva de injustiça que se traduz na transferência anual de importantíssimas verbas em seu favor, quando a mesma atitude não é adoptada em relação a empresas municipais de transportes em outras localidades e em áreas urbanas do País, ou vai adoptar uma atitude diferente?

Em que medida é que os princípios que merecem o aplauso do CDS vão realmente influenciar a prática e a forma como vai ser executada esta lei? É essa a questão fundamental que há que elucidar agora, nesta discussão, e depois na discussão na especialidade.

Finalmente, consideramos com uma perspectiva crítica a falta de integração: Não são soluções integradas aquelas que foram encontradas e que se adoptam para os problemas das áreas metropolitanas.

Aliás, já uma nossa colega, uma Sr.ª Deputada, fez alusão ao conflito porventura existente entre alguns dos dispositivos constitucionais, designadamente em matéria de regionalização, e aquilo com que se avança nesta lei.

O considerar o problema das áreas metropolitanas é, em si, favorável. Estamos há muitos anos à espera do tratamento da questão das áreas metropolitanas para que possamos continuar a esperar, quando estão em causa infra-estruturas fundamentais como são as dos

transportes! Mas, pensar que vai tratar-se o problema das áreas metropolitanas com um sentido restrito e que o tratamento que lhe é dado nesta lei vai ficar limitado ao problema dos transportes é por sua vez, irrealista.

Pensamos que se deu, porventura, um primeiro passo, que vai ser decisivo e que é, em muitos aspectos, conflituante com as soluções constitucionais que estão encaradas para este problema. Porém, não podemos deixar de encarar esta questão como ela deve ser encarada. Entendemos, apesar de tudo, que o balanço, em termos gerais, é positivo e vamos votar tendo em conta designadamente esse balanço e as possibilidades que em sede de discussão de especialidade se nos oferecem para ainda poder introduzir alterações no texto que hoje nos é submetido.

Vozes do CDS e do Sr. Deputado Silva Marques:

Muito bem! — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados:

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Domingos Sousa.

O Sr. Domingos Sousa (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A Proposta de Lei n.º 72/V — a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres — cujo debate na generalidade hoje se inicia é mais um documento da legislação fundamental indispensável para a modernização e desenvolvimento do País, e que o Governo se propõe concretizar, por forma a que seja dado o grande salto para a modernidade e assegurado o êxito pleno da integração europeia no final de 1992.

O actual sistema de transportes terrestres assenta na base muito frágil da caducada Lei n.º 2008, de 1945 e legislação complementar; vivemos já em tempos diferentes, as técnicas evoluíram, as condições políticas alteraram-se radicalmente.

São as lacunas dali resultantes que esta proposta de lei de bases visa colmatar.

As garantias aos utentes da liberdade de escolha dos meios alternativos de transporte; A redução do excessivo papel interveniente do Estado na prestação de serviços, que terá tendencialmente a limitar a sua acção ao papel incentivador, regulador e de fiscalização, e à promoção do investimento directo do Estado nas infraestruturas de transporte; A prudente desregulamentação das actividades e o reconhecimento de que uma estratégia de progresso assenta também no papel primordial da iniciativa privada, da concorrência, e dos mecanismos de mercado; A descentralização de competências, com o aumento da intervenção dos órgãos do poder local no planeamento e na gestão dos sistemas de transportes terrestres em que estejam directamente interessados, são alguns dos objectivos e medidas mais significativas desta proposta de lei.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A proposta de lei de bases do sistema de transportes terrestres cobre horizontalmente todas as actividade dos transportes terrestres: internacionais — adequando a política de transportes nacionais a áreas económicas cada vez mais projectadas para além das fronteiras de cada país; e internas — inter-urbanas, corrigindo as distorções nas condições de concorrência, e urbanas e locais (serviço público a ser explorado pelos

municípios, respectivos ou a serem concedidos ou contratados), entendendo em conta o peso muito grande, particularmente nas regiões de Lisboa e Porto, das deslocações diárias de grandes massas de passageiros, os transportes nestas áreas são objecto de tratamento autónomo, preservando-se formas específicas de funcionamento. Isto é: nos transportes internacionais há uma adequação à política comunitária de transportes; e nos transportes internos, os interurbanos tornar-seão mais concorrentiais, imperando nos urbanos mais os conceitos de planificação que de concorrência. De inovador, ainda, a consideração nos transportes ferroviários dos dois segmentos distintos nos transportes rodoviários: as infra-estruturas por um lado, e a prestação de serviços, por outro.

Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A Lei n.º 2008, de 1945, privilegiava os transportes ferroviários em detrimento dos transportes rodoviários. Tal comportamento inadequado é corrigido, por esta proposta de lei de bases, que, visando uma política integrada de transportes, favorece a concorrência nos eixos de tráfego fundamentais, economiza investimentos muito vultuosos que seriam gastos na rede ferroviária de menor tráfego, aí perfeitamente assegurável pelos transportes rodoviários, abrindo-se assim, o caminho para a modernização dos transportes ferroviários nacionais.

Os serviços produzidos e a configuração actual da rede ferroviária não terão de ser obrigatoriamente mantidos constantes no futuro.

A reconversão ferroviária implica que os serviços a prestar devem concentrar-se nos transportes de passageiros suburbanos de elevada densidade, nos transportes de longo curso entre aglomerados urbanos principais nacionais ou internacionais, de grandes velocidades, e no transporte de mercadorias agrupadas em vagões completos e comboios completos.

Os comboios regionais de passageiros têm que reduzir-se, para que se possa manter o caminho de ferro como meio de transporte relevante para a vida colectiva.

Por outro lado, falou que os transportes internacionais estariam mais perto da Europa. Pergunto, Srs. Deputados, onde estão considerados os transportes internacionais nesta lei? Não os encontro! Apenas li uma disposição que diz que «os TIR serão regulados por legislação especial». Nesta lei não existe nada!

Quanto à problemática da substituição do transporte ferroviário pelo transporte rodoviário, devo lembrar ao Sr. Deputado. — aliás, esta questão já foi levantada muitas vezes na comissão — que a capacidade de carga dum e doutro são completamente distintos. O transporte rodoviário nunca poderá substituir em pleno o transporte ferroviário, porque uma ferrovia tem um poder de carga dum autoestrada de quatro pistas. É um facto indescritível, Sr. Deputado!

Por fim, quando à exploração das redes financeiramente viáveis por particulares, por terceiros ou por câmaras municipais, penso que é uma utopia. O Sr. Deputado olhe para o seu lado, para a Europa, já que falam tanto na Europa Comunitária, e diga-me quais são as empresas particulares de transporte ferroviário! E as poucas que existem têm uma tradição de há mais de um século!

O Sr. Deputado fez, sem dúvida, um belo esforço para defender esta lei, mas ele não passou do esforço

que qualquer guarda-redes faz depois de a bola passar. Foi, com efeito, um belo esforço, mas não valeu a pena, foi só para a fotografia!...

O Sr. Presidente: — Dado que a Sr.ª Deputada Ilda Figueiredo prescindiu do pedido de esclarecimento, tem a palavra, para responder, o Sr. Deputado Domingos Sousa.

O Sr. Domingos Sousa (PSD): — Sr. Deputado Luís Roque, vou responder telegraficamente às três questões que me colocou, porque o tempo é escasso.

Quanto aos transportes internacionais, Sr. Deputado, trata-se de uma lei de bases e, portanto, é necessariamente genérica e remete para a legislação comunitária.

O Sr. Deputado pôs também o problema da complementariedade dos meios de transporte.

De igual modo, esclareço que se trata de uma lei de bases que toca genericamente o problema dos transportes terrestres e a complementariedade dos transportes estará contida na legislação que posteriormente irá surgindo, tendo em conta os elementos que vão chegando ao nosso conhecimento, como, por exemplo, os que ainda há dias recebemos sobre a modernização e reconversão dos caminhos de ferro, que já nos fornecem pistas sobre essa complementariedade.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção tem a palavra a Sr.ª Deputada Ilda Figueiredo.

A Sr.ª Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Através da proposta de lei de bases do sistema dos transportes terrestres o Governo pretende, por um lado, privatizar os segmentos lucrativos do sector de transportes repartindo o tráfego por grandes operadores privados e, por outro lado, transferir as responsabilidades e encargos para as autarquias locais dos transportes não lucrativos do interior do País, reduzindo aí a oferta de transportes públicos, lançando o odioso da situação criada para o Poder Local e contribuindo para o agravamento das assimetrias regionais entre o litoral e o interior do País.

Onde o transporte é, ou pode ser, negócio, o Governo centraliza competência, ignora a existência de municípios, define regiões metropolitanas de transportes e, à revelia da Constituição da República, prevê a nomeação governamental de órgãos executivos dessas regiões, passando ao lado das autarquias locais.

E assim, de uma penada, através desta proposta de lei o Governo altera os princípios constitucionais quanto à criação e instituição das regiões, às suas atribuições e órgãos e ignora as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, como estas bem fizeram notar nos documentos que enviaram ao Governo.

Onde a Constituição da República fala de Assembleia Regional e Junta Regional como órgãos representativos da região e define as suas formas de eleição (com representantes eleitos directamente pelos cidadãos e membros eleitos pelas AM), a proposta de lei de bases dos transportes pretende a tal governamentalização das regiões metropolitanas em que o órgão executivo e de planeamento seria nomeado pelo Governo e os municípios apenas estariam representados no órgão consultivo.

Onde a Constituição da República fala de atribuições das regiões na elaboração e execução do plano regional e tarefas de coordenação e apoio às acções dos

municípios, sem limitação dos respectivos poderes, a proposta de lei pretende que seja o Governo, através do executivo da Comissão Metropolitana de Transportes, a elaborar e executar o plano de transportes da região e outorgar concessões de transportes regulares.

Teríamos, assim, uma situação absurda e claramente inconstitucional de ser um órgão dependente da Administração Central a ter à sua responsabilidade a definição do plano de transportes da região, a construção de infra-estruturas determinantes e condicionantes do ordenamento do território e do desenvolvimento urbano que, como é sabido, são áreas de intervenção do âmbito da administração regional e local.

As autarquias locais, a proposta de lei remete-as para órgão consultivo que prevê criar, mas pretende obrigar-las a «promover adaptações necessárias no ordenamento do trânsito no interior das povoações de forma a implementar os planos de transporte — claro, planos de transportes que seriam definidos pela Administração Central e que as autarquias teriam de cumprir sem terem poder de decisão sobre o assunto!...

Isto significa que os planos das autarquias locais em matéria de infra-estruturas de transportes e de ordenamento do território — e esta questão do ordenamento do território é muito grave porque é uma competência expressa das autarquias locais — ficariam subordinadas a um plano para cuja elaboração não seriam chamadas nem achadas.

Esta proposta, por claramente inconstitucional, não pode ser aceite.

A criação de regiões metropolitanas de transportes de Lisboa e do Porto, naturalmente têm de ter limites definidos pelas respectivas regiões administrativas a criar por lei da Assembleia da República e não por qualquer decreto dos ministros do Planeamento e da Administração do Território e das Obras Públicas. E sempre terão de ser ouvidos os municípios interessados, mesmo que o PSD tente adiar a regionalização e respectiva criação e institucionalização das regiões administrativas.

É inadmissível que o Governo pretenda que o transporte tenha de ser exclusivamente uma actividade lucrativa, em que o sector privado deva assumir a condução do sistema, cabendo ao Estado além de investimentos nas infra-estruturas, um papel supletivo onde não pudesse ser evitado o carácter de serviço público.

É inadmissível insistir, como faz o Governo, que nas zonas e locais onde o transporte não der lucro os serviços sejam suprimidos e as linhas férreas encerradas, e que, se as autarquias não quiserem que os serviços acabem, então que assumam os encargos; se não tiverem meios para fazer face às necessidades que lancem novas taxas, novos impostos sobre a população.

Só que, Sr. Presidente, Srs. Deputados: Estes princípios da proposta governamental, além de socialmente injustos, põem em causa os direitos das populações e dos municípios e ignoram a Lei das Finanças Locais (Lei n.º 1/87), que no artigo 3.º consagra o princípio de que quando por lei for conferida qualquer nova atribuição ou competência ao município, o Orçamento do Estado deve prever a verba necessária para o seu exercício, o que, como é sabido, não acontece nesta proposta de lei.

A via escolhida pela proposta governamental de criação de novos impostos é condenável. Todos sabemos

como o OE para 1989 já implica um agravamento da carga fiscal. Procura-se ainda criar mais impostos para financiamento dos transportes em meio urbano e não só agravar ainda mais a carga fiscal sobre os contribuintes, como retomar a discussão da abertura da taxa municipal de transportes.

Uma proposta de lei como a que está hoje em debate não pode ignorar as posições dos municípios, dos operadores de transporte e dos trabalhadores dos respetivos sectores. O debate público, que está por fazer, tem de ser feito antes de aprovação desta proposta.

Pela nossa parte continuaremos a desenvolver todos os esforços para que assim aconteça dando continuidade ao trabalho iniciado na Comissão de Equipamento Social.

Durante o debate na especialidade iremos apresentar propostas de alteração visando consagrar o princípio de que os transportes se destinam a satisfazer necessidades de ordem económica e social, constituindo um direito das populações e que o Estado deve conduzir o processo cabendo ao sector privado um papel social supletivo. É que o transporte é um serviço público que deve ser optimizado, garantido por empresas públicas, através de um sistema planeado e programado de forma participada e de acordo com as necessidades nacionais, regionais e locais, financiado com base em princípios de justiça social.

Só assim será possível a melhoria dos serviços prestados em qualidade e quantidade, com tarifas socialmente justas e numa cooperação entre todas as partes interessadas na resolução dos problemas (Administração Central, Regional e Local e operadores de transportes) não esquecendo, naturalmente, os trabalhadores.

Aplausos do PCP e do Deputado Independente João Corregeron da Fonseca.

O Sr. Presidente: — Para uma pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Deputado Ilda Figueiredo, gostaria que me esclarecesse sobre um ponto da sua intervenção que suponho importante! É precisamente aquele que se refere à fixação do tarifário dos transportes colectivos que estão a ser tratados hoje nesta Assembleia.

V. Ex.ª parece ter conexão com esse problema da fixação das tarifas com a intervenção de operadores privados, para tirar a conclusão subjacente de que a intervenção de privados na exploração de transportes se faria sempre em prejuízo dos utentes. Que critério defende, então, V. Ex.ª para a fixação das tarifas por parte das autoridades, num contexto de exploração pública, apenas dos transportes colectivos urbanos, locais e interurbanos? Defende V. Ex.ª uma fixação com objectivos puramente sociais como efectivamente acontece em alguns países, não o nego, ou defende a Sr.ª Deputada a fixação que tenha em alguma atenção a eficiência das empresas e também a sua economicidade?

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra a Sr.ª Deputada Ilda Figueiredo.

— Sr.ª Ilda Figueiredo (PCP): — Sr.º Deputado Nogueira de Brito, comodirei que transparece da minha intervenção, naturalmente que entendo que a questão dos critérios para o estabelecimento das tarifas deve ter em conta critérios sociais, mas não exclusivamente, admitimos isso! Aliás, a certa altura, eu disse que, ao contrário do que o Governo faz, não se deve ter em conta, puramente, o lucro.

Naturalmente que se deve ter em conta a eficiência das empresas e também outras questões, como a necessidade do combate às assimetrias regionais, como a necessidade de se ter em conta as ligações às populações do interior do País, em relação ao que qualquer critério exclusivo de lucro poderá levar aquilo que o Governo tem subjacente na proposta de lei e que é o encerramento de linhas de caminho de ferro.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Da-me licença que a interrompa, Sr.ª Deputada?

A Oradora: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr.ª Deputada, não acha que, apesar de tudo, no nosso país, a «instituição» que melhor tem defendido a bolsa dos utentes tem sido a concorrência entre as empresas?

A Oradora: — Sr. Deputado, a questão não é essa.

Não considero que as empresas privadas actuem sempre em prejuízo dos utentes. Considero que, num sector tão importante como este — o dos transportes —, o qual deve ter em conta aspectos sociais e de combate às desigualdades regionais, deve caber ao Estado um papel fundamental, quer na definição das tarifas, quer na concretização das infra-estruturas necessárias, quer mesmo na realização e na prestação deste serviço que é um serviço público.

Isto não significa que, em certas condições, as empresas privadas não possam participar. Mas terá que ser com regras definidas a partir das quais defendam os utentes, o serviço público e os interesses sociais e que combatam as desigualdades e as assimetrias regionais. Esta é que é a questão de base.

Ora, o problema é que esse critério não está subjacente na proposta de lei do Governo. É isso que lamentamos e é contra isso que estamos. Foi nesse sentido que intervim, dizendo que vamos apresentar propostas concretas para que esta questão ainda possa a vir a ser alterada no debate na especialidade. Fazemos votos para que assim aconteça.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Amândio de Oliveira.

O Sr. Amândio de Oliveira (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.º e Srs. Deputados: É hoje chamada a Assembleia da República a pronunciar-se, na generalidade, sobre a Proposta de Lei n.º 72/V, da iniciativa do Governo e que versa sobre a lei de bases do sistema de transportes terrestres. A promessa eleitoral, que posteriormente adquiriu dignidade de medida de programa de Governo, foi, a 12 de Outubro deste ano, cumprida por apresentação na mesa desta Assembleia da Proposta de lei ora em discussão.

Não queremos deixar de registar devidamente este facto, tanto mais que ele não encerra tão só um cumprimento de promessa, «banalidade» a que, pedagogicamente, este Governo já nos habituou, mas sim porque introduzirá, em sector tão importante para a economia nacional, novas regras, mais consentâneas com as realidades actuais e com as do grande ano europeu de 1993.

O Sr. Lemos Damião (PSD): — Muito bem!

O Orador: — A justificação para o aparecimento desta Proposta de Lei n.º 72/V, que visa substituir a velhinha Lei n.º 2008, de 7. de Setembro de 1945, parece-nos perfeitamente pacífica nesta Câmara e fora dela, nos meios ligados às actividades que a mesma pretende enquadrar, pelo que nos abstemos de tecer quaisquer considerandos.

Se a Lei n.º 2008 não nos deve merecer mais tempo que o que gasta o leitor atento ao futuro, quando volta a página que acaba de ler, salvo se, por razões de investigação histórica, algo que se passou nessa época nos deva manter alerta, já o processo de desenvolvimento regulamentar da mesma lei, que somente decorridos mais de três anos veio a ser objecto de concretização através do Decreto-Lei n.º 37 272 — mais conhecido por regulamento dos transportes em automóveis — que em, 31 de Dezembro de 1948, teve honras de folha oficial, não deve deixar de nos preocupar.

Por isso, agora e daqui fazemos apelo ao Governo, para que, uma vez aprovada a lei de bases ora em discussão, na formulação final que lhe vier a ser dada, não faça como os governantes de 1945, que, pese embora o diálogo nessa época não ser uma prática corrente e o poder de decisão do governo não ter os limites que hoje, felizmente tem, levaram tantos anos para regulamentar a lei.

Este apelo, que sabemos vai ser ouvido, tem sobretudo que ver com 1993, em que o Mercado Único Europeu será uma realidade e para o qual os transportadores portugueses — ferroviários e rodoviários — querem e têm necessidade de estar preparados, o que não poderá acontecer a manter-se a manta de retalhos legislativa que hoje rege o sector, nalguns casos constituindo ainda um verdadeiro colete de forças, à moda do condicionamento industrial, e noutros uma liberalização anárquica, porque não fiscalizada no seu desrespeito, nem conexa com os outros diplomas.

Como não há-de ser revogada a Lei n.º 2008, se até o regulamento dos transportes em automóveis está hoje retalhado completamente em muitos outros diplomas, quantas vezes contraditórios entre si?

Que têm a ver com aquele regulamento o Decreto-Lei n.º 74/79; actual regime dos transportes de aluguer em veículos ligeiros?

E o Decreto-Lei n.º 175/80, actual regime dos transportes de aluguer de mercadorias?

E o Decreto-Lei n.º 399-F/84, actual regime dos transportes colectivos em «expressos»?

Nada, rigorosamente nada; em termos de política de transportes que informa o primeiro.

Como complemento do já dito sobre a teia mal urdida que é hoje a legislação do sector, e sem pretenções de sermos totalmente expositivos no relacionamento dos diplomas, objectivo esse que mesmo aqueles que

diariamente têm de lidar com eles dificilmente conseguiram sem grandes omissões, poderíamos citar, e só sobre os transportes de aluguer em veículos ligeiros, os diplomas regulamentares, além do próprio RTA (Regulamento dos Transportes de Aluguer). É um total de doze diplomas, entre decreto-lei e decreto regulamentares!

Poupo-os, por razões de economia de tempo e respeito por VV. Ex.^{as}, a referir-me aos transportes em veículos de carga — ligeiros e pesados —, veículos de aluguer sem condutor (de passageiros e mercadorias) e autocarros.

Por aqui se comprehende a dificuldade de lidar com estas matérias, mesmo para aqueles que de boa fé e de espírito empenhado o pretendem fazer e, também, a facilidade com que tantas vezes se justificam faltas voluntárias e lesivas do interesse público.

Vamos pois, aqui na sede própria, analisar esta proposta, recusando-nos a fazer o papel de observadores; mesmo que atentos, mas assumindo o que nos cabe constitucionalmente de intervenções com poderes de decisão.

Relembrando o que logo no início das minhas palavras disse, a análise que nos é pedida hoje é a da generalidade, pelo que não se estranhará, com certeza, que a viagem que nos propomos fazer pelos sete capítulos da proposta de lei, o seja um pouco à velocidade dos modernos meios de transporte ferro e rodoviário.

Assim, e no capítulo I (disposições gerais), logo à cabeça, no artigo 1.º, o conceito de sistema de transportes terrestres, que nos fornece a tónica da concepção globalizadora do conjunto de todos os meios, modos e tipos de transporte, que se querem solidários e co-actuantes na satisfação das necessidades de deslocação de pessoas e bens no território do País.

Como grandes objectivos gerais desta lei encontramos a preocupação de sintonizar a oferta de serviços de transportes com as reais necessidades dos seus utilizadores, sem perder de vista a satisfação dos mesmos com custos sociais tão reduzidos quanto possível.

Quem ousa questionar uma opção destas? Tenho bem a certeza que ninguém.

A prossecução de tais objectivos, cuja meta se pretendeu atingir com o realismo que as grandes transformações aconselham, terá, contudo, balizas bem definidas que passam por princípios básicos que informam já a política comum de transportes do universo europeu. Estes princípios consideram existir nos transportes, serviços que se revestem da natureza de serviços públicos e, como tal, sujeitos a restrições ao livre funcionamento das regras do mercado, sem contudo deverem ser objecto de um tão rigoroso controle limitativo, que possa criar custos indevidos para as comunidades. Consideram, também, a existência de outros serviços que, pela sua natureza de meros agentes económicos, terão como limites da sua acção a agressividade de todo empresarial e, de uma forma particular, da sua vertente comercial, salvaguardando sempre as opções individuais de cada cidadão que o escolhe para si ou determina para os bens que pretende ver transportados.

Os primeiros poderão ser objecto de obrigações específicas alheias ao interesse comercial dos operadores; os segundos serão da livre iniciativa e risco dos mesmos.

A natureza, pública ou privada, do operador, a quem vierem a ser impostas restrições aos seus interesses empresariais, será irrelevante para efeitos de direito, as compensações.

Regista-se desta maneira a consagração dos princípios de igualdade de tratamento e salutar concorrência.

Alterações de vulto como as que esta proposta de lei pretende introduzir não se compadecem com a manutenção de uma estrutura administrativa centralizada, diríamós mais, incompreensível e desmesuradamente centralizada, como a que hoje se verifica, mas muito mais grave do que isso, altamente burocratizada, do tempo ainda «do manga de alpaca e mata-borrão» permissiva ao arbitrio, e, porque não dizê-lo, que não assegura o primado dos interesses públicos face aos interesses individualizados, alguns mesmo de duvidosa legitimidade.

As definições e classificações básicas que nos são propostas, seguem um figurino já comum em muitos outros países, perfeitamente adaptáveis ao espaço português e que facilitarão imenso a intensificação de relações que surgem dia a dia e manterão actualidade com a futura divisão administrativa do País, aquando da regionalização.

O abater do objectivo da Lei nº 2008 da subordinação do transporte rodoviário ao ferroviário, passa necessariamente pela consideração da igualdade de tratamento em matéria de regime fiscal, objectivo apontado nesta proposta de lei com salvaguarda evidente das normas constitucionais reguladoras da competência de decisões nestas matérias, que a proposta de lei não pretende ferir.

As preocupações que o capítulo II registava, ainda, no lançamento de pistas — e é duma leitura de bases, nadá mais, se pode esperar — no tocante ao financiamento dos transportes em meios urbanos e nas regiões metropolitanas de transportes, induzem-nos a entender o pragmatismo com que se tratou este tema, numa preocupação evidente de ser respeitado o direito.

A criatividade de todos, nós e do Governo, permitiu, raro, no futuro, saber se a solução encontrada ao tempo do governo do bloco central, — a taxa municipal de transportes — é a adequada ou não para resolver os problemas de financiamento.

Uma voz do PSD: Muito bem! A

O Orador: — Frequentemente se atacam os governos — e não só este — por tentativas centralizadoras de poder.

Desse ataque estará o de agora, no tocante à transferência de competências no futuro sistema de transportes terrestres, libertos.

Senão, vejamos: transferidas e que sejam para as câmaras municipais as competências de decisão, no tocante às áreas urbanas e ao restante todo municipal, por um lado; e por outro, para as comissões metropolitanas, no que diga respeito às regiões de Lisboa e Pórtico, ficá consideravelmente restringida a interferência da administração central, que apenas irá manter as atribuições e competências próprias do papel que normalmente lhe cabe, de responsável, por coordenação e controle geral do sistema.

Os aspectos propostos da fiscalização têm como suporte a evidente necessidade que se regista de fazer testar aquilo que legalmente se estatuir, para além, como é evidente, de garantir a segurança como que

não só os bens, mas, sobretudo, a nobre carga — o homem — serão transportados, evitando que o sistema possa desviar-se de padrões aceitáveis e exigíveis.

Eis-nos agora chegados ao capítulo II que trata especificamente do transporte ferroviário.

Este capítulo encerra uma das grandes inovações desta proposta de lei, qual seja, à da assunção por parte do Estado, da responsabilidade de construção das linhas de caminho de ferro.

Ninguém duvidará do alcance desta medida, histórica mesmo, cujos reflexos na estrutura empresarial da concessionária ferroviária serão inevitavelmente os mais positivos.

Pensamos ter-se chegado tão longe quanto possível no conceito de infra-estruturas, mas, como sempre é em diálogo com o órgão de soberania proponente, não nos furtaremos a saber da possibilidade — entendida no seu contexto material e com as justificações sociais que vierem a ser encontradas — de eventual alargamento do mesmo.

Nesta hora em que o Governo assume a responsabilidade anunciada e em que, por via disso, a companhia dos caminhos de ferro portugueses, vulgo CP, vai poder desviar avultados montantes para outras áreas de investimento, cujos reflexos todos nós, utentes dos seus serviços, viremos certamente a constatar, permitem-nos de local e em tom sincero honrar com uma referência o seu esforço de décadas, tantas vezes quão injustamente incomprendido, até por alguns que tinham obrigação de ter criado condições para eliminar, à partida, os motivos de queixas.

Aplausos do PSD.

A veterana CP vai, agora, poder estar cada vez mais ao serviço dos portugueses, como é nosso desejo.

Ainda no âmbito deste capítulo II é mais concretamente no seu artigo 12º, define-se a tramitação a seguir para a desclassificação de linhas, troços de linha e ramais, cujo processo será o seguinte: proposta da concessionária, baseada em estudos que constatem o presente e perspetivem o futuro; audição dos órgãos autárquicos e outros entes públicos; parecer técnico do conselho superior de obras públicas e transportes; proposta do ministro de tutela; resolução do Conselho de Ministros.

Parece-nos terem sido considerados com as cautelas devidas todos os interesses em jogo e querímos deixar aqui referida, uma vez mais, a opção feita de reforço de intervenção das autarquias, que participaram neste processo em contraponto com a situação legal hoje vigente, que as mantém arredadas e, ainda, a própria hipótese de assumirem por si, directamente ou associadas, a respectiva exploração, sendo certo que, na mente do legislador, estará que as mais amplas facilidades de fruição dos bens e equipamentos para tal necessários serão postos à disposição das mesmas.

Ainda neste capítulo, temos a registar a possibilidade, excepcionalmente, a exploração poder ser operada por outras entidades que não a concessionária, o que, em termos de flexibilidade, é um dado importante a registar, tendo em vista eventuais situações futuras.

O capítulo III é dedicado ao transporte rodoviário e contém, também, muitos aspectos inovadores.

A exemplo do que já se havia passado quanto ao transporte ferroviário, considera-se integrante do sistema a rede rodoviária que lhe dá suporte, opção em nosso entender correcta.

Uma clarificação primeira que nos surge com o facto de proclamar-se a liberdade de acesso ao transporte particular, situação acompanhada de preocupação de controle do seu efectivo carácter, bem como dos equipamentos que venham a possibilitar a sua execução, em sintonia com o que hoje já se passa para os adstritos à efectivação de transportes públicos, numa medida graudal de abrangência do universo do parque automóvel, para que apontam directivas comunitárias e, sobretudo, a que nos obriga a solidariedade nacional para com tantos mortos e estropiados nas nossas estradas.

Na área do transporte público, assiste-se a uma alteração da terminologia utilizada até aqui, posto que ao actual termo de aluguer se sucederá o de transporte ocasional, em sincronia com a nomenclatura generalizada na Europa, e o «colectivo» dará lugar ao transporte regular, alterações que, pela clarificação que introduzem, supomos venham a ter reflexos positivos na possibilidade de controlo e fiscalização de situações de desvio hoje existentes e de que ninguém aproveita, salvo os habituais «fura leis».

Outra das grandes novidades desta proposta de lei refere-se à consagração das condições de acesso à profissão, obviamente em termos a regulamentar, que obedece às directivas comunitárias que tratam desta matéria — com a qual se pretende um maior nível de exigências e correlativo aumento da capacidade de intervenção, no mercado interno e alargado, dos operadores portugueses.

Em reforço de opção já anteriormente feita, uma vez mais, a capacidade de intervenção das autarquias foi eleita como objectivo, quando, deixando para trás a situação actual, se lhes alarga ao todo municipal, o poder de decisão no sistema.

Em similitude com o que havia sido considerado no transporte ferroviário, também aqui se considera existir um transporte que é um serviço público e outro que é mera actividade económica.

Impõe-se que se diga que na formulação encontrada e tomada como campo experimental a actual malha de carreiras — cerca de 3400 no todo nacional — cuja exploração é assegurada pela empresa pública rodoviária nacional, em cerca de 54%, e o restante pelas empresas privadas, estima-se que cerca de 64% destas continuarão a ser consideradas de serviço público e as restantes nada terão a ver, de facto, com o serviço dessa natureza e estarão muito longe de integrar o conceito de transporte pendular, residência — local de trabalho ou residência — estabelecimento de ensino.

Atente-se, entretanto, que o universo de utentes a abranger pelas carreiras que continuarão a ser objecto de tal tipo de classificação — serviços públicos — serão de valor percentual superior relativamente ao universo a transportar.

Na área do transporte ocasional de passageiros bem como nos transportes públicos de mercadorias, assume-se a opção do livre funcionamento do mercado, solução adequada aos objectivos do sistema, que permitirá uma acréscimo de competitividade face a eventuais futuras incursões de operadores externos no mercado nacional.

A opção de diferenciação entre tarifa e preço mais não é do que a tradução da consideração consignada de transportes públicos de serviço público e outros que não são.

Histórica novidade nesta proposta de lei está substanciada no capítulo IV, que cria as regiões metropolitanas de transportes.

Nunca, como aqui, o legislador terá estado tão perto das diferentes posições dos estudiosos desta matéria, se atentarmos nos respectivos apelos à sua instituição; vindos de diferentes quadrantes de há longos anos a esta parte, muitos embora sem consciência de amplitude de intervenção nem de denominação.

A preocupação por uma eficaz solução integrada dos problemas dos transportes nessas áreas leva a atribuir a competência do seu planeamento, coordenação e controlo a organismos de competência regional — as comissões metropolitanas de transporte.

Encarar o tratamento dos problemas específicos das grandes regiões de Lisboa e Porto, sem o fazer desta forma, era um irrealismo tal que conduziria, inevitavelmente, ao ruir do edifício legislativo que ora se pretende começar a erguer.

O capítulo V é definidor de linhas gerais com que nos identificamos e que não nos oferece qualquer dúvida de aceitação e apoio.

Chegados ao capítulo VI, de igual maneira, consideramos justificados os seus objectivos. O seu carácter genérico permitirá a flexibilidade aconselhável face às situações concretas.

A preocupação, registada no artigo 30.º, de coordenar as actividades auxiliares com as fundamentais do sector de transportes terá, necessariamente, reflexos importantes no Mercado Único de 1993. Não podemos esquecer a importância que, em termos de valor acrescentado, estas actividades poderão vir a ter num espaço económico de mais de 300 milhões de pessoas.

Ainda neste capítulo, parece-nos dever realçar a grande preocupação registada com os problemas de carácter social, resultante da alteração do actual quadro legislativo.

Quando na parte final do n.º 1 do artigo 32.º, já no âmbito do 7.º e último capítulo, se prevêm regimes de transição, se, por um lado, se está a acautelar a presença no mercado das empresas que nele actualmente operam, está-se, também e por outra via, a ter em conta os postos de trabalho de cerca de 50 000 trabalhadores do sector rodoviário.

Esta preocupação, registada, já, no tocante à classificação de linhas do caminho de ferro, é passível do nosso muito positivo registo.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr. as e Srs. Deputados: Chegados que somos ao final do percurso que achamos por bem encetar, e ao fazermos relatório da viagem, apraz-nos registrar alguns pontos.

O equilíbrio da proposta de lei, pela igualdade de tratamento consignada aos transportes, rodoviário e ferroviário. O reforço significativo da capacidade de intervenção das autarquias locais em todo o sistema. A preocupação de apontar saídas para a satisfação das necessidades de financiamento adequadas ao transporte em meio urbano.

A aproximação à legislação comunitária no que a mesma tem de imperativo para nós, designadamente no acesso à profissão. A preocupação séria de tentativa de melhorias quantitativas e qualitativas na prestação dos serviços. A criação de mais livre mercado nas franjas afastadas do transporte com características de prestação social. A manutenção do nível de emprego do sector. A efectiva descentralização de competências e, por essa via, uma maior desburocratização. E, sobre

tudo, a eleição que foi feita de privilegiar a liberdade total de escolha do destinatário final do sistema, conseguindo, desta forma, manter o homem como centro de atenção permanente; o que consoladoramente registamos.

Não esquecendo, por um lado, o inegável mérito da Proposta de Lei n.º 72/V, e, por outro lado, que em trabalhos de comissão na especialidade, em diálogo alargado com todos os interessados nesta legislação e, ainda, com o tempo que agora faltou, vamos conseguir melhorar um ou outro ponto, vai o Grupo Parlamentar do PSD votar favoravelmente a mesma.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, gostaria de vos informar sobre a situação dos nossos trabalhos.

Neste momento, para pedirem esclarecimentos ao Sr. Deputado Amândio de Oliveira, estão inscritos os seguintes Srs. Deputados: Ilda Figueiredo, Herculano Pombo, Luís Roque, Armando Vara e Nogueira de Brito.

No entanto, dado que são 19 horas e 30 minutos, temos duas opções: ou procedemos, de seguida e tal como tinha ficado acordado, às votações que estavam previstas ou, estão, em primeiro lugar, terminamos a discussão desta proposta de lei, procedemos à respectiva votação na generalidade juntamente com as outras votações e, em seguida, passamos à apreciação do problema das comissões permanentes especializadas, o qual seria votado hoje.

Pausa.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, é hora de votar.

Tem a palavra o Sr. Deputado Carlos Encarnação.

O Sr. Carlos Encarnação (PSD): — Sr. Presidente, é para dizer que, na opinião do Partido Social-Democrata, concordamos em que se proceda de imediato às votações que estavam marcadas.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares (António Capucho): — Sr. Presidente, tanto quanto sei, em conferência de líderes, ficou combinado que a marcação das votações tem uma tolerância da ordem de quinze minutos a admitir pela Mesa.

Assim, se, segundo as previsões de V. Ex., o debate desta proposta de lei não se vai arrastar por mais de quinze minutos, penso que seria normal dar livre fluxo a este debate para, só depois, entrarmos no período das votações.

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, pus a questão à Câmara por se prever que o debate ultrapasse os quinze minutos, uma vez que há cinco Srs. Deputados inscritos para pedidos de esclarecimento, o que, por si só, significa um tempo de quinze minutos.

Pausa.

Srs. Deputados, tendo ouvido alguns elementos das bancadas e embora nem todos se tivessem pronunciado, julgo que.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Dá-me licença, Sr. Presidente?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate? — Ainda se pode fazer o debate, mas é mais fácil concluir o debate.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Adivinhou, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Nessas circunstâncias, é tendo ouvido o que ouvi, vamos concluir o debate, fazemo-nos as votações que estão agendadas e depois faremos o debate relativo às comissões especializadas permanentes, não fazendo a sua votação.

Pausa.

A Sr. Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Presidente: — A Sr. Deputada Ilda Figueiredo pede a palavra para quê efecto?

A Sr. Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, é para dizer que, da nossa parte, não nos opomos a qualquer solução, sendo certo que as votações são as que estão agendadas e não outras, ou seja, naturalmente não inclui a votação da lei que está em debate.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputada, já se vai esclarecer esse assunto?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputada Ilda Figueiredo, peço à Vice-Presidente Manuela Aguiar o favor de me vir substituir enquanto se faz o período de perguntas e respostas.

Entretanto, assumiu a presidência a Sr. Vice-Presidente Manuela Aguiar.

A Sr. Presidente: — Tem a palavra, para pedir esclarecimentos, a Sr. Deputada Ilda Figueiredo.

A Sr. Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente,

Srs. Deputados: A questão que quero pôr ao Sr. Deputado Amândio Oliveira é a seguinte: o Sr. Deputado falou, durante a sua intervenção, em modernização, em velocidade e na necessidade de modernizar tendo em vista o Mercado Único de 1992.

Um semanário, este fim de semana, trazia a seguinte notícia: «Portugal continua sem decidir uma política em matéria de modernização dos transportes ferroviários. No momento em que toda a Europa Comunitária prepara os comboios dos anos 90 — os comboios de alta velocidade — e inicia os trabalhos de abertura de novas linhas e de aplicação de novas tecnologias, Portugal refugia-se na espera da última moda». E depois acrescenta: «Em Espanha acabam de ser tomadas medidas que, inclusivamente, têm a ver com Portugal quanto à modernização dos comboios, quanto às altas velocidades, quanto ao tipo de material circulante para os comboios de alta velocidade, quanto ao timing da operação e às linhas que serão objecto de ligação com comboios de alta velocidade.» E aqui diz-se «em Portugal o Conselho de Ministros na sua reunião de quinta-feira passada terá decidido conceder doze meses à CP para apresentar um estudo sobre as linhas de caminho-de-ferro a modernizar, com comboios de alta velocidade, adaptando-se à bitola europeia».

Que comentários tem o Sr. Deputado a fazer a esta notícia? Será verdade que o Governo decidiu, na última quinta-feira, dar um prazo de doze meses à CP para decidir sobre aquilo que em Espanha acaba de ser decidido e que nomeadamente, envolve Portugal?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para dizer que é preferível concluir o debate?

A Sr.ª Presidente: — O Sr. Deputado deseja responder já ou no final?

O Sr. Amândio Oliveira (PSD): — No final, Sr.ª Presidente.

A Sr.ª Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Herculano Pombo.

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — Sr. Deputado Amândio Oliveira, do seu longo discurso ter-nos-ão ficado duas ideias fundamentais: a primeira, é a de que o Governo cometeu a indescritível proeza de fazer revogar uma lei que já era de 1945 — pasme-se! A última, que nos ficou exactamente no final da sua intervenção, foi a de que o PSD votará favoravelmente esta proeza do Governo. Entretanto, pelo meio, demorou-se o Sr. Deputado a encontrar insuspeitas virtualidades neste projecto.

De facto, é caso para se dizer, como se diz na minha terra: «é melhor a lápide de que o defunto», porque aquilo que o Sr. Deputado disse deste projecto, enfim,... em resumo, nada nele aponta nesse sentido. Como já tive ocasião de o classificar aqui, é um projecto bastante fraco, que não abona nada e voltó a repetir; não abona nada em favor da pessoa que o apresenta aqui e que é uma pessoa que, por obrigação — até pelo tempo em que está à frente dos destinos dos transportes —, teria a responsabilidade, em meu entender, de trazer um documento mais profundo.

Mas, entretanto, a deputada Ilda Figueiredo levantou aqui uma questão que é exactamente a que eu ia levantar. Tenho acompanhado, com alguma curiosidade, a discussão que se tem feito em Espanha a propósito de implantação da largura de via europeia e dos transportes ferroviários de alta velocidade.

E tenho acompanhado não só a discussão que se faz na opinião pública como também a que se faz nas câmaras, no congresso dos deputados.

Essa discussão, que tenho acompanhado, como disse, com alguma curiosidade e algum entusiasmo, até porque nos afecta directamente, é uma discussão que nós ainda não fomos capazes de fazer. E hoje o que é que se nos pede — a nós e principalmente a vós, deputados do PSD, que pelos vistos ides votar favoravelmente? Pede-se que aproveis uma coisa que não sabeis rigorosamente que efeitos vai ter. Esta é que é a dura realidade!

Há pouco o Sr. Deputado Nogueira de Brito levantou aqui uma questão que é fulcral. Disse ele que da execução da lei que daqui sair, sairão consequências no sentido de determinado ordenamento do território. Acho esta afirmação de extrema gravidade mas reconheço que tem oportunidade, ou seja, tudo isto está invertido, não vamos criar os transportes que nos fazem falta — aqueles de que necessitamos — mas são os transportes que virão criar uma situação de reordenamento do território. Há aqui uma inversão de objectivos e isto tem de ser dito aqui para que não se vote sem se saber, concretamente, os impactos que as coisas vão ter.

Porque uma rede de transportes não é uma coisa barata e não é uma coisa que se faça hoje e que se mude no ano que vem, se não der resultado. É uma coisa que se faz e que há-de durar durante dezenas ou centenas de anos, pelo menos nos seus efeitos nefastos.

Recordo ao Sr. Deputado Amândio Oliveira que o artigo 2.º desta proposta de lei diz que a organização e o funcionamento do sistema de transportes deverá ainda ter em conta, — como um pormenor de algumas importâncias — as orientações das políticas de ordenamento do território e do desenvolvimento regional, qualidade de vida e protecção do ambiente.

O que é que sobre isto hoje aqui foi dito neste debate? Pouco mais do que nada, para além da afirmação, de algum modo corajosa e lúcida, do Sr. Deputado Nogueira de Brito! De facto, da implementação de uma rede de transportes tal qual aqui vem descrita, a única coisa que resultará é uma alteração completa, no mau sentido, do ordenamento quer industrial, quer social, quer económico do nosso país, já de si tão pesado de assimetrias que a todos nós são penosas.

Termino perguntando como é que, de facto, o Sr. Deputado, a sua maioria e o seu Governo vão encontrar as formas de, em tempo útil, podermos ainda entabular as necessárias negociações com o Estado espanhol, no sentido de que as decisões deles não sejam aquelas que venham a obrigar a CP ou o Estado português a tomar decisões que sejam compatíveis com as decisões que eles já, tomaram. Que solução têm para este problema, que é uma problema real?

O Sr. João Salgado (PSD): — Esteve reunido com os espanhóis!

A Sr.ª Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Roque.

O Sr. Luís Roque (PCP): — Sr. Deputado Amândio Oliveira, ouvi com interesse a sua exposição, no fundo, o seu artigo laudatório da lei, não podia ser de outra maneira...

De qualquer maneira, o Sr. Deputado focou aqui um aspecto que interessa desenvolver e que é a aproximação à legislação comunitária.

Fomos os primeiros a levantar a questão, quando discutimos o Orçamento do Estado para 1986, da conquista histórica, que o Sr. Deputado refere, da construção das infra-estruturas por parte do Estado. E levantámos essa questão porque entendíamos que devia ser assim e já se fazia assim na Europa Comunitária. Mas essa aproximação deu-se com passos lentos, é uma atitude histórica que demorou três anos, pelo menos... Mas porque é que, efectivamente, se ouve falar tanto da CEE, de aproximação, e não se ouve, por exemplo, falar do Relatório do Conselho de Ministros sobre transportes que, no seu Capítulo IV, parágrafo 42, refere a regressão dos transportes europeus de passageiros, expresso em passageiros quilómetros que foi da ordem dos 4,6 em caminhos de ferro, no ano de 1986 para o que, de entre várias causas da situação, são também apontados os desmantelamentos sucessivos das pequenas linhas secundárias ou a sua substituição por autocarros, que restringem a irradiação dos traçados principais e isolam irremediavelmente as regiões mais periféricas e encravadas.

Refiro apenas isto porque não vale a pena estar a referir mais, mas o relatório fala ainda na situação progressiva do traçado, etc.

De qualquer maneira, porque é que não vamos seguir o que diz o Relatório do Conselho de Ministros sobre transportes? O projecto de lei de bases do sistema de transportes terrestres diz precisamente o contrário.

Por outro lado, o livro publicado como plano da CP não tem um «tostão» para investir nas linhas que são classificadas como secundárias. Porque havemos de estar a enganar? Esta é a verdade inacreditável. Estas mos a andar ao invés das Europa, estamos a ter um conceito desenvolvimentista dos anos 60, já oldíssimo, do que uma vez isto era o que pensava a Europa nos anos 60, mas já estámos em 1988 e na Europa já se pensa em 1990.

Por outro lado, o Sr. Deputado refere «como positiva audição dos órgãos autárquicos». Na verdade, é positiva, não tenha a menor dúvida! Simplesmente, este Governo habitou-nos a que está sempre surdo. Isto é ouvir, ouvir, o que é, é que não ouve bem! E depois, uma vez que o parecer não é vinculativo, essa audição não vai servir de nada.

Por último, o Sr. Deputado acha «positiva» uma lei, num país que detém a mais baixa electrificação da Europa, que não permite sequer os subsídios para a electrificação? Então, a electrificação não é um sinal de progresso, Sr. Deputado? Ou será que sinal de progresso é o comboio a vapor? Tenho a impressão de que, por este andar, ainda lá vamos chegar!

A Sr.º Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Armando Vara.

O Sr. Armando Vara (PS): — Confesso que esperava, desta última intervenção do Grupo Parlamentar do PSD, algumas sugestões ou, pelo menos, que algumas pistas fossem adiantadas no sentido declarar a disponibilidade do PSD e do Governo em relação a um conjunto de questões que tive oportunidade de propor à Câmara e ao Governo em nome do Grupo Parlamentar do PS.

Verifiquei, pela forma como o Sr. Deputado defendeu este diploma, — digamos que considerou a lei «o melhor documento do mundo», e eu atrevi-me a acrescentar «e arredores, até», — que não haverá da parte do PSD uma grande disponibilidade para, eventualmente, aceitar qualquer tipo de alteração, que pudesse aproximar as duas posições, os dois conceitos, no sentido de que o resultado final fosse uma lei que, pela importância que tem para o sector e para o País, merecesse um maior consenso, ou mesmo o maior consenso desta Câmara.

Como também tive oportunidade de referir no início da minha intervenção, verifico que esse não é um dos objectivos do Governo e da maioria e, nesse campo, queria colocar duas ou três perguntas ao Sr. Deputado Amândio Oliveira.

A primeira questão é no sentido de saber se há, da parte do Governo e naturalmente da maioria, que o apoia, abertura para eventualidade de alterar o âmbito e a designação da lei, numa vez que, nos parece, que seria preferível que a lei tratasse de toda a problemática dos transportes interiores e não se ficasse só pela questão dos transportes terrestres.

Há também o problema dos transportes aeroregionais e a sua complementariedade com os outros tipos de transportes; há o problema dos transportes marítimos — costeiro e de cabotagem —, e há, naturalmente, o problema de transporte fluvial. Pensamos que seria preferível que a lei tratasse de todos os meios de transportes e tivesse, pelo menos, um capítulo para cada um destes tipos de transporte.

A segunda questão tem a ver com aquilo que também nos parece fundamental, o conceito de serviço público. Estão ou não o Governo e a maioria disponíveis para levar a cabo, nível nacional, na questão do serviço público?

Creio que a criação de um serviço de transportes como está previsto nesta lei, de bases, vai ser feita pelo menos para accentuar, ainda mais, alguns tipos de assimetrias que já existem. Entre um cidadão que vive em Lisboa e tem ao seu dispor todos os tipos de transportes, naturalmente também os do serviço público, e um cidadão que vive em Bragança, ou noutra zona, qualquer do interior, que não tem o transporte ferroviário, não tem qualquer outro que possa satisfazer o direito que tem de poder mover-se por todo o País, não há o mesmo tipo de serviço, não há igualdade de acesso, não há equidade e não há solidariedade.

A terceira questão tem a ver com a disponibilidade, ou com a hipotética disponibilidade, de o Governo redefinir alguns objectivos e princípios consagrados na proposta de lei de forma a que pudesse haver uma aproximação de posições que considerávamos fundamental, no sentido de que pudesse haver uma proximidade de posições que, me parece, que faria com que o País ficasse a ganhar.

Naturalmente, que também é da disponibilidade do PSD, que não disponibilidade tem, termos vagos, a dependerá o voto final do PSD sobre a lei de bases do sistema de transportes terrestres.

A Sr.º Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Deputado Amândio de Oliveira, é claro que não lhe vou perguntar por que é que Ex.º Ex.º elogia as banalidades do Governo. Talvez uma característica da sua bancada seja que não é muito boildim e é isso que

Risos do PSD e do PRD: — Deputados da bancada, os outros, obviamente, ouviram o que o Sr. Nogueira de Brito disse e nem vou referir ou gloriar o tema da autoria da lei. JÁ sabemos que o Sr. Ministro, embora não tenha assinado a proposta de lei, defendeu e subscreveu as soluções que nela contidas. Agora, a questão é: Passo à questão concreta? Vou Ex.º considerou opositivo o carácter globalizante expresso no artigo 1º. Não penso, Sr. Deputado Amândio de Oliveira, que esse carácter globalizante seria de elogiar, isso sim, se incluisse, como acabava de dizer, a totalidade dos transportes terrestres. Não pensa que há realmente problemas de concorrência, de substituição entre transporte de outras naturezas, que não apenas os terrestres, e que uma lei global, como a que Ex.º disse, seria, só pode ser considerada se tivesse em conta essa circunstância? Ora, aqui não se aplica ao resto, só ao resto. Pelo outro lado, embora eu considere que Ex.º fez uma abordagem completa e elucidativa e informada da proposta de lei, considerou, nem me entendo, de ânimo muito leve a desculpa que lho diga! — a matéria respeitante ao artigo 6º, que é de factos preocupante, Sr. Deputado Amândio de Oliveira. Pergunto-se: Vai Ex.º se não sente minimamente essa preocupação?

É óbvio o intuito de restaurar a taxa municipal de transportes. Pergunto a Ex.º se não encara com preocupação essa possibilidade? Isto é, este critério, que é nosso conhecido de fazer pagar os que beneficiam

com as mais-valias e com os benefícios decorrentes da existência e funcionamento das redes, infra-estruturas e meios de transporte não é uma enorme duplicação de carga fiscal? Então, nós pagamos...

O Sr. Gilberto Madail (PSD): — Outra vez?

O Orador: — Outra vez! Isso é que é grave! Tem razão, Sr. Deputado Gilberto Madail. É outra vez!... É a reforma do sistema fiscal e, agora, a taxa municipal de transportes!

Pergunto-me se não haverá alguma contradição entre o intuito simplificador do artigo 5.º — a não ser que apanhemos com os malefícios do imposto único de transporte, a seguir aos malefícios do imposto único sobre os rendimentos! — e o artigo 6.º V. Ex. não comunga dessa nossa preocupação? Está de acordo com esta ameaça? É que eu considero isto uma ameaça!

A Sr.ª Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Amândio de Oliveira.

O Sr. Amândio de Oliveira (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Começo por agradecer as perguntas que me foram dirigidas e pedir desculpa pela forma telegáfica como vou responder, mas a organização dos trabalhos a tal me leva.

À Sr.ª Deputada Ilda Figueiredo direi que não é meu costume comentar notícias da imprensa, sobretudo antes de a ter lido, como é o caso da que referiu.

Ao Sr. Deputado Herculano Pombo direi que este Governo apresentou uma proposta de lei, enquanto que outros que o antecederam não o fizeram. É um facto irrefutável.

Ao Sr. Deputado Luís Roque, terei que referir que eu disse na minha intervenção que julgava que, em sede de comissão, devíamos pensar na hipótese de alargamento do conceito de infra-estrutura. Penso que vou ao encontro da sua preocupação.

Sr. Deputado Armando Vara, penso que as perguntas que me formulou deveriam ser feitas ao Governo e não a mim, como é evidente. Como o Sr. Ministro e os Srs. Secretários de Estado estão presentes, não sei se não lhe quererão dar resposta.

Ao Sr. Deputado Nogueira de Brito direi que, quando as banalidades são para cumprimento de promessas, continuo a achar que é positivo.

Concretamente, quanto à inclusão dos transportes aéreos e marítimos, atendendo à grande ligação que há desse tipo de transportes com as redes internacionais, considero que nesta fase esta lei de bases estará bem ao remeter somente para os transportes terrestres...

No tocante à taxa municipal de transportes, devo dizer que não a defendi. Disse muito claramente que considerava que a nossa criatividade e a do Governo poderia levar ao encontrar de soluções, se não considerassem que aquela que foi encontrada aquando do «Bloco Central» era a mais correcta.

Ó Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Muito bem!

Entretanto, reassumiu a presidência o Sr. Presidente Vitor Crespo.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Informo que o Governo dispõe de quatro minutos.

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Quanto à questão do serviço público do âmbito nacional, devo dizer que ela é tratada na lei para dois casos: o do caminho de ferro e o dos transportes regulares de passageiros, em situações em que a iniciativa empresarial não colmate as necessidades públicas; aí intervém o serviço público. Isto só para dizer que o serviço público de âmbito nacional está contemplado na lei, talvez de uma maneira insuficiente para si, Sr. Deputado, mas está consignada na lei.

Em segundo lugar, tratou-se aqui do comportamento do Estado relativamente aos transportes na região de Lisboa e do Porto e nas demais autarquias do País e recordo que há nesta matéria apenas uma igualdade formal.

De uma forma geral, são as câmaras que, sendo responsáveis pelos transportes, fixam os preços e aprovam os planos e, nos termos da lei das finanças locais, são elas que têm que atribuir as indemnizações compensatórias, quando os preços que fixam são inferiores aos custos.

Contudo, uma lei de 1975 — que agora aqui não discuto — retirou o exercício desses poderes às Câmaras Municipais de Lisboa e Porto, concentrando-o no Governo. Ora, é, pois, o Governo que tem de actuar em Lisboa e no Porto, onde nomeia os gestores, aprova os planos, fixa os preços e dá as indemnizações compensatórias.

Pergunto: esta igualdade formal está bem do ponto de vista essencial? Penso que não! No entanto, a solução não é colocar os trezentos e tal municípios do País a receberem indemnizações compensatórias do erário público, mas, pelo contrário, nas regiões de Lisboa e Porto, as Administrações Central e Local cooperarem no sentido de participar no financiamento do sistema de transportes.

A terceira observação que quero fazer é esta: por parte do PS, do PRD e do CDS, foram feitas observações, foram mesmos tecidas críticas que considero que devem ser examinadas, com maior profundidade, em sede de comissão de especialidade e o Governo está aberto a introduzir ou a não excluir as correcções derivadas dessas críticas.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado não dispõe de tempo.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Armando Vara.

O Sr. Armando Vara (PS): — Sr. Presidente, depois da resposta do Sr. Ministro, gostaria de lembrar ao Grupo Parlamentar do PSD que, pelos vistos, já há autorização por parte do Governo para o Grupo Parlamentar do PSD aceitar algumas sugestões que aqui foram feitas pelo PS, naturalmente com o intuito de melhorar a lei de bases.

Sei bem o que o meu pedido de esclarecimento, deverá ter notado: que, na altura, terei recebido perguntas ao Governo e à maioria, na medida em que entendo que, a partir do momento em que a lei deu entrada nesta Casa, cabe aos deputados do PSD, enquanto grupo parlamentar maioritário que apoia o Governo, a responsabilidade primeira na aprovação da lei.

Se me permite, gostaria de dizer que não concordo — aliás, já tinha sido visível na intervenção que fiz eu também na intervenção inicial feita pelo Sr. Ministro — com a limitação do conceito de serviço público ao nível local e urbano; pois é evidente que há uma desigualdade gritante entre cidadãos do mesmo país. Não podemos deixar essa questão 'coimbra' sendo uma questão meramente supletiva e partir do princípio de que é possível garantir um serviço público, se este não for garantido pelas entidades privadas.

Naturalmente que há um conjunto de serviços que dão lucro e que as entidades privadas vão procurar explorar e, se não lhes for atribuído o dever de criar as linhas e os serviços que dão prejuízo, não os fazem, naturalmente.

Portanto, não chega dizer que há igualdade de direitos, é preciso assegurar condições para que isso seja verdade.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, devo informar que o PRD cedeu dois minutos ao CDS, pelo que dou a palavra, para uma intervenção, ao Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Já não há oportunidade, mas vou colocar uma pergunta ao Sr. Ministro.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, seria melhor nem sequer o confessar.

O Orador: — Sr. Presidente, desculpe, mas nessa liberdade ainda temos!

Sob a forma de intervenção, posso conduzi-la conforme entender.

O Sr. Presidente: — Isso está perfeitamente correcto.

O Orador: — Ah, bom, Sr. Presidente! Agradeço que o tenha confirmado, porque já estava a ficar preocupado.

Mas o que se passa é o seguinte: o Sr. Ministro criticou uma igualdade formal — e quando sublinhou que se tratava apenas de uma igualdade formal, aplaudiu — com um argumento de carácter puramente formal. V. Ex.ª não pode rasoirar os 300 municípios do País e considerá-los em igualdade de circunstâncias com aqueles que lhe têm vindo a solicitar indemnizações compensatórias.

O Sr. Ministro desculpar-me-á, mas esse argumento é puramente formal, e eu não podia deixar de reagir imediatamente contra ele nesta sede.

O Sr. Presidente: — Não havendo inscrições, está encerrado o debate da Proposta de Lei n.º 72/V e do Projecto de Lei n.º 292/V.

Vamos passar ao período de votações.

Passamos à votação final global da Proposta de Lei n.º 67/V, que altera o Código do IVA.

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

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

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, dado que as votações finais globais podem beneficiar de declarações de voto, parece-me mais correcto — de resto, constitui uma praxe nesta Casa — votar-se primeiro, na generalidade, os diplomas que acabaram de ser discutidos e só depois se procederia às votações finais globais.

O Sr. Presidente: — Vozes do PCP: — Não, não!

O Sr. Presidente: — Efectivamente, o Sr. Ministro tem razão, pois uma vez concluído o debate procede-se à votação.

No entanto, tal como tinha pensado, nada impede que se comece as votações pela votação final global da Proposta de Lei n.º 67/V — Altera o Código do IVA.

Vamos, pois, votar.

Submetida a votação, foi aprovada, com votos a favor do PSD e as abstenções do PS, do PCP, do PRD, do CDS, de Os Verdes e do Deputado Independente João Corregeror da Fonseca.

Srs. Deputados, vamos passar à votação final global da Proposta de Lei n.º 52/V — Introduz alterações à Lei n.º 14/87, de 29 de Abril (Lei Eleitoral para o Parlamento Europeu).

Submetida a votação, foi aprovada, com votos a favor do PSD e as abstenções do PS, do PCP, do PRD, do CDS, de Os Verdes e do Deputado Independente João Corregeror da Fonseca.

Para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado José Manuel Mendes.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

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

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, suponho que o Regimento aponta para que as declarações de voto sejam feitas no final de todas as votações finais globais e não no final de cada uma delas.

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, tem-se procedido de modo diferente e, portanto, embora possamos discutir esse assunto, vou seguir a praxe que tem sido usada.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, não é uma questão de praxe, pois, neste caso concreto, esta é a primeira vez que estamos a utilizar o novo Regimento. Portanto, não é uma questão de praxe, trata-se sim de utilizar uma nova disposição regimental que ainda não foi usada nesta Casa. Como hoje é o primeiro dia em que isso vai acontecer, penso que não se deve utilizar a praxe na medida em que o Regimento a alterou.

O Sr. Presidente: — O Sr. Ministro pode dizer a que artigo do Regimento se refere?

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares: — Sr. Presidente, é o artigo 160.º do Regimento.

Pausa.

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, o n.º 4 do artigo 160.º do Regimento deixa a faculdade de produzirem declarações de voto sobre todas ou algumas das votações.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

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

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, creio que o Regimento é bem expresso — aliás, os debates que envolveram esta disposição também o demonstraram claramente —, pois, não há hipótese de outra interpretação senão a de que a declaração de voto é uma e única. Lembro os Srs. Deputados que, aquando da discussão desta matéria, houve a preocupação de pôr um tempo limite no caso da declaração de voto incidir sobre várias votações, porque se poderia interpretar que ela teria um tempo global correspondente ao tempo que se atribui para uma declaração relativa a uma só votação. Portanto, houve a preocupação expressa de que a declaração de voto é a única e tem um tempo limite que não corresponde ao somatório das declarações que têm lugar quando se trata de uma só votação.

O Sr. Presidente: — Efectivamente, lendo mais atentamente o Regimento, o Sr. Deputado Silva Marques tem razão. Peço, pois, desculpa ao Sr. Deputado José Manuel Mendes, mas vamos continuar as votações e só depois é que lhe darei a palavra para pedir uma declaração de voto.

Srs. Deputados, vamos passar à votação final global do Projecto de Lei n.º 263/V — Subsídios de garantias a atribuir a cidadãos que sofram de paramiloidose, apresentado pela ID.

Submetido a votação, aprovado por unanimidade.

O Sr. Jorge Lemos (PCP): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

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

O Sr. Jorge Lemos (PCP): — Sr. Presidente, apenas para clarificar um aspecto processual. Creio que está esclarecido que as declarações de voto são produzidas no final das votações finais globais mas não está ainda esclarecido um outro aspecto, que tem a ver com um número de declarações de voto que se podem produzir.

Pode haver diferentes interpelações quanto ao n.º 4 do artigo 160.º do Regimento, dado que — isso também consta amplamente dos debates da revisão do Regimento — cairíamos no absurdo de, votando diferentes matérias, por exemplo, relativas à agricultura, aos direitos, liberdades e garantias, aos transportes, um deputado poder ter seis minutos para fazer uma declaração de voto abrangendo todos estes sectores.

É irrazoável uma solução destas, por isso no Regimento, apesar de a solução do PSD ser má, abriu-se a possibilidade de alargar para seis minutos o tempo total das declarações de voto, para o caso de haver mais uma votação, dando a possibilidade de cada grupo parlamentar escolher a melhor maneira de o utilizar.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, do n.º 4 do artigo 160.º do Regimento consta: «Tendo lugar sucessivamente várias votações finais globais, a declaração de voto oral a que se referé o número anterior só será produzida nos termos dessas votações; podendo incidir sobre todas ou algumas delas, mas sem exercer o tempo limite de três minutos, se referente a uma só votação, ou de seis minutos, se referente a mais do que uma votação.»

Como houve mais do que uma votação, se o PCP assim o entender, tem à sua disposição seis minutos.

Para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado José Manuel Mendes.

O Sr. José Manuel Mendes (PCP): — A votação a que a Câmara acaba de proceder traduz-se na confirmação de uma viragem do sentido normativo que regia, até ao presente, as eleições para deputados ao parlamento europeu e na consagração de uma velha aspiração da direita: a de conceder capacidade eleitoral activa aos cidadãos inscritos nos cadernos de recenseamento em qualquer país, portugueses indiscutíveis ou discutíveis, ligados ou não à problemática política que nos respeita.

Chamámos a atenção de todos, aquando dos debates de generalidade, para os perigos de que tal situação se reveste; perigos de natureza objectiva, sem animosidade nem preconceitos, que só não considera quem não vê além dos vieses propósitos de uma atitude interessada e reditícia em matéria de votos. Com efeito, a maioria PSD passou por cima de factos tão evidentes como a infidelidade da matriz recenseatória que preside aos actos electivos, dentro e fora de Portugal, sobretudo fora de Portugal, a desigualdade patente de condições de realização de campanhas eleitorais, a manifesta impossibilidade de efectivação de uma fiscalização idónea. Ainda assim, após a longa discussão havida, no plenário e na 1.ª Comissão, foi o PSD obrigado a renunciar à proposta maximalista que constava da Proposta de Lei n.º 52/V e a decair para a formulação que se pretende mitigadora. Vejamos: onde, originalmente, se propugnava a outorga da capacidade eleitoral activa a «todos os cidadãos eleitores portugueses independentemente do local do seu recenseamento», estatui-se agora que são detentoras daquela capacidade «os cidadãos portugueses recenseados no território nacional ou no território de qualquer outro Estado Membro das Comunidades Europeias» e, bem assim «os cidadãos portugueses recenseados em Estados não pertencentes à Comunidade Europeia, desde que nascidos em território nacional ou que sejam filhos de progenitor português que ao tempo do nascimento se encontrasse ao serviço do Estado português no estrangeiro». Esqueça-se o deficiente teor dispositivo, a má escrituração jurídica, e relevem-se as diferenças, que não são despicadas numa perspectiva de comparação pura de articulados, sem curar num primeiro momento, das suas implicações práticas.

O grave, entretanto, é que o partido do Governo impôs o desfecho a que nos reportamos sem sequer atender a pertinentes exigências e sugestões do PCP, tais como: a audições do STAPE, com vista a configurar qual o número dos cidadãos eleitores do universo, que, afinal, se quis restringindo em relação ao inicialmente ensejado, qual a fronteira de destrinça necessária, indispensável mesmo, entre os cidadãos abrangidos pela nova redacção do artigo 3.º da Lei n.º 14/87 e os que nela passam a não dever caber, quais os mecanismos de correção do recenseamento (total inaceitável e infiável) que se reconhece, quais os meios de intervenção real de um verdadeiro aparelho fiscalizatório que impeça que cidadãos que não obedecem às condições da lei votem como as respeitassem, por défice de controlo. Aliás, se os cadernos não destrinçarem ou não se exigir atestado, será impossível que a lei se cumpra.

Em lugar do honesto estudo a atrabilíaria penada legisladora, em vez de rigor e da máxima justiça, em matéria de tão notório melindre, a actuação a olho, a golpe na mira de uma modificação dos termos das eleições para deputados ao Parlamento Europeu que, levando a oposição, potenciou os resultados obtidos pela maioria cavaquista. O facto é, aliás, mais sombrio quando se sabe que não existe qualquer paralelo, no direito comunitário, para a má legislação produzida, confronto «A eleição dos deputados ao Parlamento Europeu: Legislação Comunitária e Legislações Nacionais», Direcção-Geral de Estudos do Parlamento Europeu — Cadernos de Investigação e orientação, Série Política n.º 13-04/1987), quando se não ignoram os efeitos introduzidos na ordem jurídica pela lei da nacionalidade e a sua conexão com o processo descolonizador; quando saltam aos olhos do mais desprevenido as discriminações intoleráveis a que, por exemplo, as forças de esquerda — e, desde logo, o PCP — se acham sujeitas, em «paraisos», como a África do Sul ou os Estados Unidos da América.

O Sr. João Amaral (PCP): Muito bem!

O Orador: — De qualquer modo, Sr. Presidente, Srs. Deputados: Urja a nosso ver, garantir o acionamento de medidas precisas, nos âmbitos, entre outro, do recenseamento e da fiscalização dos actos eleitorais, para que as inegáveis semelhanças de batota política lançadas à terra pelo texto prescritivo acabado de aprovar não se consumam contra a democracia e as instituições em que vivemos, num puro desafio.

Aplausos do PCP.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, informo a Câmara de que temos uma votação e a discussão da proposta de deliberação sobre as comissões.

Para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado João Corregedor da Fonseca.

O Sr. João Corregedor da Fonseca (Indep.): — Presidente, Srs. Deputados: O Agrupamento Parlamentar da Intervenção Democrática tomou a iniciativa, nesta legislatura, de elaborar um Projecto de Lei n.º 0263/V, que visava minorar as dificuldades dos cerca de sete mil cidadãos que sofrem de uma das mais terríveis e implacáveis doenças: a paramiloidose, vulgarmente conhecida por doença dos pézinhos.

Nesse projecto de lei, pretendia-se, para se fazer face a este flagelo social de enormes dimensões, que aos doentes atacados pela paramiloidose se concedessem algumas regalias de carácter social, com a reforma do montante máximo atribuível por lei, e que, sofressem, de incapacidade funcional igual ou superior a 70% referida na tabela nacional de incapacidades.

Era nossa intenção que se atribuisse um subsídio de acompanhante igual ao salário mínimo nacional afixado de 50%, desde que o doente sofresse de incapacidade parcial permanente igual ou superior a 60%; ou desde que deixasse de ter possibilidades de locomoção.

Perante a gravíssima situação em que se encontram inúmeras famílias o Agrupamento Parlamentar da ID, no seu projecto, previa que fossem suspensas as ações de despejo para, posteriormente, se encontrarem soluções justas para todos os intervenientes, nos respectivos contratos de arrendamento.

Questões que merecem, aliás, a compreensão e apoio dos deputados de diversos grupos parlamentares, que interviver no debate na generalidade, como ficou constatado na respectiva votação. O projecto de lei foi votado em Julho na generalidade, por unanimidade.

Entretanto, quer o Centro de Estudos de Paramiloidose, organizado pelo grande cientista Professor Corino de Andrade, quer as Associações de Paramiloidóticos, esperavam com ansiedade a aprovação final da lei, que seria melhorada se uma proposta de aditamento de um novo artigo, apresentado pelo Grupo Parlamentar do PSD fosse aprovada, e que dizia respeito à concessão de materiais de apoio médico.

Passados estes meses, votando finalmente a lei que sofreu profundas alterações introduzidas pelo PSD na Comissão Parlamentar, alterações essas que enfraqueceram fortemente o projecto inicial, que nem sequer era demasiado ambicioso.

A lei agora aprovada vai frustrar as esperanças dos doentes e dos seus familiares. No entanto, votamo-la favoravelmente por constituir, apesar de tudo, um passo que, em certa medida, pode concorrer para minorar, embora ligeiramente, este gravíssimo problema social com que o nosso país se debate.

Entendemos, porém, que esta lei é insuficiente pelo que pensamos, em momento oportuno, suscitar novo debate sobre problema que tão dramaticamente atinge milhares de cidadãos.

Aplausos do PCP e de Os Verdes.

O Sr. Montalvão Machado (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

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

O Sr. Montalvão Machado (PSD): — Sr. Presidente, a jeito de simples apontamento e para que não se criem precedentes, gostaria de dizer que — e não quiséssemos interromper o deputado que acabou de referir — na verdade, nos termos do Regimento, eles não tinham direito de produzir qualquer declaração de voto, porque não é grupo parlamentar.

Vozes do PSD: — Muito bem! Isto é... caramba! — Vamos lá, é só isto, obviamente, assistiu ao voto. — O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado tem razão. Em todo o caso, há dois pontos que gostaria de referir: primeiro, o Sr. Deputado João Corregedor da Fonseca,

foi o autor da proposta e, portanto, há o problema da equidade; segundo, o tempo foi-lhe cedido por um grupo parlamentar: Nestas circunstâncias, julgo que nada obstava a que o Sr. Deputado produzisse a sua declaração de voto.

Para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado João Rui de Almeida.

O Sr. João Rui de Almeida (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O Partido Socialista regozija-se com a aprovação do Projecto de Lei n.º 263/V que vem colmatar, se bem duma forma insuficiente, uma grande lacuna até agora existente em Portugal.

Os doentes portadores da doença de «Polineuropatia amiloide familiar» ou «polineuropatia de Andrade» não tinham qualquer tipo de apoio social apesar de a doença extremamente invalidante e ter terríveis reflexos no seu meio familiar e social.

Lamentamos, no entanto, que o PSD não tenha aceite a proposta de atribuir a estes doentes uma reforma por inteiro, não tenha aceite a proposta que concedia um subsídio ao acompanhante no montante igual ao salário mínimo nacional, assim como também lamentamos que não tenha aceite a proposta do PS referente ao material clínico de apoio a estes doentes.

Os doentes que sofram de paramiloidose, terão assim que aguardar mais algum tempo, o tempo necessário para que todos percebamos a profundidade do gesto humano de lhes estender uma mão amiga.

O Sr. Presidente: — Para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado Joaquim Marques.

O Sr. Joaquim Marques (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Relativamente ao projecto de lei que acabamos de votar por unanimidade gostaria de dizer que, embora considerando que esta é uma doença social que merece por parte da nossa bancada — e que terá que merecer da parte do Governo — os cuidados que a situação destes doentes exige, não devemos fazer demagogia na base do tratamento de uma situação a respeito da qual há outras situações semelhantes que, portanto, também devem merecer um tratamento semelhante.

Por estas razões, não consagrámos no projecto de lei que agora foi aprovado o subsídio de acompanhante equivalente ao salário mínimo nacional acrescido de 50%, proposto pelos autores deste diploma. Isto é, se aprovassemos esta disposição poderíamos estar a consagrar um subsídio de acompanhante muito superior à questão de invalidez a que teria direito, porventura, o doente. Não poderíamos, portanto, cair nesta contradição!

Relativamente à outra questão que não foi consagrada em termos de redacção final e que se refere às acções de despejo, penso que não é necessário consagrar essa questão, porque o Código Civil já prevê estas situações.

Em termos de trabalho na Comissão, foi referido que se nesta lei consagrasssemos esta excepção especificamente dirigida às vítimas da paramiloidose poderíamos, por uma interpretação *contrario sensu*, estar a indicar, ou deixar indicar com esta lei, que outras vítimas de doenças sociais graves, porventura, não estariam protegidos por disposições do Código Civil que já estão em vigor há muitos anos no nosso país.

Por último, quero referir que no projecto de lei que foi aprovado — e só por desconhecimento do texto final é que o Sr. Deputado do PS se referiu a este aspecto — foi consagrado que compete aos serviços de saúde adequados facultar gratuitamente, mas a título devolutivo, todo o material que seja necessário em ordem a minorar os sofrimentos das vítimas da paramiloidose.

O que foi consagrado nesta lei terá que ser regulamentado pelo Governo no prazo de 90 dias e, na nossa opinião, foi aquilo que devia ter sido consagrado, nem mais nem menos.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Para uma declaração de voto, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Lacão.

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Por efeitos do Regimento do PSD,...

Vozes do PSD: — Da Assembleia!

O Orador: — ... estamos colocados perante a circunstância, ridícula, de produzirmos declarações de voto cruzadas sobre temas totalmente divergentes....

Aplausos do PCP e do Deputado Independente João Corregedor da Fonseca.

O Orador: — ..., ou nos limitamos a fazê-las para meros efeitos formais e de registo em acta ou, então, ainda queremos significar posições políticas consistentes através das declarações de voto. Ao menos que para o futuro possamos refletir melhor sobre o significado e a validade dos actos que praticamos nesta Casa.

Gostaria de, em jeito de declaração de voto, pronunciar-me sobre a lei eleitoral para o parlamento europeu, começando por referir que considero normal e legítimo que, num sistema pluralista, os partidos tenham diversas opções sobre múltiplos temas da vida nacional e que numa matéria tão relevante como a que se configura atinente ao exercício do direito eleitoral, a questão essencial ao Estado democrático, se tivesse feito um esforço no sentido de um consenso em nome do sentido e da responsabilidade de Estado.

A solução final do PSD é contraditória com as posições que aqui assumiu. Em primeiro lugar, de uma forma dogmática, o PSD veio aqui defender que todos os cidadãos portugueses, sem excepção, eram merecedores de ver garantida a capacidade eleitoral activa, mas afinal de contas derrogou-se agora este princípio dogmático invocado pelo PSD e já não serão todos os cidadãos portugueses mas tão só aqueles nascidos em território nacional. E os outros? Passaram a ser, do ponto de vista da cidadania, menos portugueses que estes últimos? Certamente que não!

O PSD procurou corrigir alguns dos aspectos imponderadamente apresentados na versão inicial da proposta de lei do Governo, só que ponderou-os muito mal e resolveu-os de forma ainda pior, na medida em que não entrou em conta com os problemas da dupla nacionalidade e com a ligação pertinencial efectiva dos cidadãos à comunidade originária de que faziam parte.

O Sr. José Magalhães (PCP): — Exacto!

O Orador: — Portanto, estas soluções são inconsistentes e não consagram nem garantem minimamente os princípios de direito eleitoral e de igualdade de tratamento de todas as candidaturas, logo há aqui uma inconstitucionalidade substancial, insuperável. O PSD não tem condições de garantir, em múltiplos países, onde a soberania portuguesa não se pode manifestar, o processo de isenção eleitoral a todas as candidaturas que se apresentarem, e não consegue superar este problema.

Portanto, o PSD coloca-se numa perspectiva, fora de sentido de Estado e, diria mesmo, com grande irresponsabilidade. É por isso que esta lei vai ser criticamente apreendida e fortemente criticada no Parlamento Europeu e a seu tempo veremos as consequências desse debate político. — **Petição:**

É por isso também que, em nome do sentido de Estado que defendemos, o PS não pode senão votar contra e manifestar publicamente todo o seu empenho em que esta lei não veja a luz do dia, porque é politicamente inconsistente, portadora de inconstitucionalidades grosseiras, e, sobretudo, não garante minimamente a igualdade de tratamento entre os cidadãos portugueses que merecem ser mais do que meros prisioneiros e alibis dos propósitos eleitoralistas do PSD.

Aplausos do PSD e do PCP: — **O Sr. Silva Marques (PSD):** — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Presidente: — Para que efeito, Sr. Deputado? — **O Sr. Silva Marques (PSD):** — Sr. Presidente, se me permite, gostaria de chamar a atenção da Mesa, para o facto de cada grupo parlamentar ter direito a fazer apenas uma declaração de voto, que poderá incidir sobre uma ou sobre várias das votações finais globais que a precederam.

O Regimento é bem explícito e foi muito trabalhado sobre este aspecto, como, alias, a experiência demonstra.

Aplausos do PSD: — **O Sr. Jorge Lacão (PS):** — Sr. Presidente, peço a palavra.

Protestos do PSD e do PCP: — **O Sr. Presidente:** — Sr. Deputado, a Mesa conhece o Regimento. De facto, em relação à declaração de voto, apesar das muitas gralhas que existiam no texto do Regimento e que há dias foram rectificadas através do *Diário da Assembleia da República*, deve-se, em todo o caso, referir dois aspectos: em primeiro lugar, o próprio Regimento prevê que o tempo para a declaração de voto é de três minutos. Hayendo várias votações finais globais, o tempo para a declaração de voto duplica e, por alguma razão, é de cinco minutos.

Em segundo lugar, a gestão do tempo tem sido feita de acordo com os tempos globais de que dispõem os grupos parlamentares. Tem sido uma regra normal. Por outro lado, penso que se dispomos de seis minutos para as declarações de voto, a distribuição dos seis minutos por várias entidades não é tão absurda, como possa parecer à primeira vista.

Trata-se, portanto, de uma matéria que deve ser ponderada em conferência de líderes.

Tem a palavra o Sr. Deputado Silva Marques.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, não recuso que esta matéria seja ponderada, mas gostaria apenas de manifestar a V.Ex.ª qual é a nossa interpretação do texto do Regimento, que, em nosso entender, está bem expresso.

O que se fez, no texto do Regimento, aponta apenas para uma declaração de voto por grupo parlamentar, independentemente da utilização que esse grupo queira fazer desse direito, aí uma única declaração. Mas não está previsto no Regimento que se possa subdividir esse direito. No entanto, não recuso que esta matéria seja ponderada em conferência de líderes, na semelhança d'orque tem acontecido com todas as outras matérias.

O Sr. Presidente: — Para uma declaração de voto, tem a palavra a Sr. Deputada Apolónia Teixeira.

Sr. Deputada Apolónia Teixeira (PCP): — Sr. Presidente, votámos favoravelmente o Projecto de Lei nº 263/V porque este diploma significa o reconhecimento dos graves problemas sociais que afectam os doentes acometidos pela paraliodose e da necessária protecção social que deve ser dada a este extrato da população afectada por tão dramática doença.

As alterações introduzidas, em discussão na espécie,

por vontade da maioria do PSD, esvaziaram efectivamente o conteúdo do projecto inicialmente apresentado pelo Agrupamento Parlamentar de Intervenção Democrática.

No entanto, que acabámos de aprovar só produziria efeitos desde que ele seja regulamentado, e, por esta razão, esperamos que o Governo cumpra os prazos estipulados.

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Jorge Lacão (PS): — É para interpellar a Mesa, Sr. Presidente!

O Sr. Presidente: — Para que efeito, Sr. Deputado?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, é para continuar a discussão do texto do Regimento?

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, é para me pronunciar sobre uma matéria suscitada pelo Sr. Deputado Silva Marques e, em nome de alguma igualdade de tratamento dos grupos parlamentares, peço ao Sr. Presidente licença para interpellar a Mesa a fim de poder dizer o que entendemos sobre a matéria.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, o Partido Socialista já apresentou a dupla declaração de voto, e, como já referi, a Mesa ao permiti-la, considerou ser a posição mais generosa a adoptar em relação às intervenções dos grupos parlamentares.

Assim, não permito que se continue a discussão sobre o Regimento, porque, como já referi, também iremos aprofundar esta questão na conferência de líderes.

De modo, não vamos insistir nesta matéria.

Quanto à intervenção do Sr. Deputado Silva Marques, a Mesa não poderá saber antecipadamente qual

o conteúdo da mesma.

No entanto, a Mesa apresentou a sua interpretação sobre esta matéria consignada no Regimento que, em conferência de líderes irá ser novamente debatida.

Para uma declaração de voto, tem agora a palavra o Sr. Deputado Narana Coissoró.

O Sr. Narana Coissoró (CDS): — Sr. Presidente, gostaria de fazer um declaração de voto sobre a votação da lei eleitoral para o parlamento europeu.

Abstivemo-nos nesta votação porque não quisemos acompanhar o PSD no seu recuo em relação à proposta que anteriormente havia apresentado, a qual havia merecido a nossa aprovação.

Perante o recuo do PSD, sob a pressão dos partidos que nunca conseguiram eleger deputados no estrangeiro, considerando-se os países da CEE ou os que estão fora dela, verifica-se agora que há cidadãos eleitores emigrantes ou estabelecidos no exterior que se diferenciam em eleitores de primeira e de segunda classe.

São considerados de primeira classe os que nasceram no território português e emigraram para o estrangeiro e da segunda classe os que não tiveram a felicidade de nascer em território nacional.

É uma distinção que não tem qualquer cabimento, quer dogmático, quer político. Consideramo-la com grande apreensão e a sua existência só se justifica pela pressão de fazer votar uma lei e «dar de barato» argumentos que, em nosso entender, não deveriam merecer qualquer peso ou qualquer justificação.

Em relação à paramiloidose, votámos favoravelmente, sem qualquer hesitação porque consideramos que é de toda a justiça social dar um benefício a todos os que sofrem dessa doença.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos passar à votação, na generalidade, dos diplomas discutidos esta tarde, começando pela Proposta de Lei n.º 72/V — Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres.

Submetida a votação, foi aprovada, com votos a favor do PSD e do CDS, votos contra do PS, do PCP, do PRD, de Os Verdes e do Deputado Independente João Corregedor da Fonseca.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos agora votar, na generalidade, o Projecto de Lei n.º 292/V — Adota medidas tendentes a suspender o encerramento de linhas, ramais e estações e à definição das condições a que deve obedecer o dimensionamento da rede ferroviária nacional —, apresentado pelo PCP.

Submetido a votação, foi rejeitado, com votos contra do PSD e do CDS, votos a favor do PCP e do Deputado Independente João Corregedor da Fonseca e as abstenções do PS, do PRD e de Os Verdes.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos passar à discussão da proposta do elenco das comissões especializadas permanentes, ficando a votação para próxima sessão plenária.

O Sr. Deputado Jorge Lemos pede a palavra para que efectue?

O Sr. Jorge Lemos (PCP): — É para uma interrogação à Mesa, Sr. Presidente.

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

O Sr. Jorge Lemos (PCP): — Sr. Presidente, creio que temos sido razoáveis, inclusivamente quanto à admissibilidade da votação da proposta do Governo discutida durante a tarde de hoje, uma vez que a discussão terminou cerca das 20 horas e, se o Sr. Presidente se lembra, não levantámos quaisquer problemas por não estar concluída às 17 horas e 30 minutos.

No entanto, a nossa razoabilidade tem um limite.

Por um lado, até ao momento, não deu entrada na Mesa qualquer requerimento que solicitasse o prolongamento da sessão e a Câmara não foi chamada a pronunciar-se sobre essa matéria.

Por outro lado, neste momento, são 20 horas e 30 minutos e, pela nossa parte, não estamos em condições de dar consenso para que se prolongue esta sessão, tanto mais que o efeito útil que o Sr. Presidente pretendia tirar com ela, ou seja, a votação, só se poderá realizar em momento posterior.

Assim penso que deveria encerrar-se o debate e, no próximo dia 3 de Janeiro ou quando o Sr. Presidente entendesse, deveria encontrar-se o momento para retomar este debate.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, em primeiro lugar, gostaria de esclarecê-lo que no Regimento actualmente em vigor não existe qualquer disposição que limite a sessão às 20 horas.

Em segundo lugar, avisei a Câmara, com a devida antecedência, de que esta discussão iria ter lugar e que com ela concluiríamos os trabalhos agendados para o dia de hoje.

Em terceiro lugar, a Mesa registou apenas duas inscrições, o que significa que o debate terá, no máximo, uma duração de vinte minutos.

Tem a palavra o Sr. Deputado Montalvão Machado.

O Sr. Montalvão Machado (PSD): — Sr. Presidente, gostaria de interpelar a Mesa no sentido de lembrar a V. Ex.ª de que devemos fazer a discussão e a votação do diploma referido:

O Sr. Presidente: — Isso não, Sr. Deputado.

O Sr. Montalvão Machado (PSD): — Porque não, Sr. Presidente?

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, porque ultrapassámos o período normal destinado às votações, ou seja, as 19 horas e 30 minutos que, por aceitação geral prolongámos para além desse período.

Uma vez que ultrapassámos esse período e prolongámo-lo um pouco para depois das 19 horas e 30 minutos, devemos fazer ainda hoje a discussão da já referida proposta, mas a votação terá de fazer-se na próxima sessão.

O Sr. Montalvão Machado (PSD): — Mas V. Ex.ª marcou outra hora para as votações, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, não marquei outra hora, o que eu disse; quando esta tarde me referia a esta matéria, foi que fariamos a discussão da proposta, mas sem a sua votação. É isto que consta do Diário da sessão de hoje, Sr. Deputado.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Lemos.

O Sr. Jorge Lemão (PCP): — Sr. Presidente, creio que um aspecto omissão do Regimento não invalida o que tem sido uma praxe parlamentar, aceite consensualmente, ou seja, se se pretendia prolongar a sessão para além das 20 horas, teria de haver uma de duas situações: ou uma iniciativa de um grupo parlamentar no sentido de requerer esse prolongamento ou não havendo, obviamente só por consenso dos diferentes grupos parlamentares é que se poderia entrar na discussão de outras matérias.

A não ser assim, Sr. Presidente, poderíamos vir a ser confrontados com o prolongamento *ad eternum* de uma determinada reunião plenária.

Sr. Presidente, creio que esta posição que a Mesa agora adoptou não é razoável e sobretudo colocámos a questão na razoabilidade da decisão.

Neste sentido, não queremos ser forçados a pedir qualquer interrupção da sessão para forçar um qualquer incidente, mas se não há razoabilidade por parte de quem dirige os trabalhos nesta Câmara, teremos de considerar a situação que foi criada e actuar em conformidade.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Silva Marques, pediu a palavra para que efeito?

O Sr. Silva Marques (PSD): — É para interpelar à Mesa, Sr. Presidente.

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

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, gostaria de dizer que o actual Regimento não estipula uma hora determinada para o término das sessões plenárias e, uma vez que V. Ex.^a decidiu prolongar a sessão e pôr à discussão — embora não tenha aceite a proposta de pôr à votação — a matéria referente ao elenco das comissões especializadas parlamentares, nós aceitamos a decisão de V. Ex.^a

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, já a nossa sessão de hoje ia a meio quando informei a Câmara desta decisão, não se tendo verificado, que eu tenha conhecimento, qualquer contestação por parte dos grupos parlamentares.

Coloquei a questão claramente e como não há limite de hora para o encerramento da sessão, parece-me razoável fazermos a discussão do diploma, mas já não seria razoável procedermos à respectiva votação.

Por isso, a decisão da Mesa é no sentido de continuarmos com os trabalhos e se os Srs. Deputados entenderem de outro modo, deverão apresentar recurso desta decisão.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Lacão.

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, V. Ex.^a vai-me desculpar mas não é culpa minha se só interpelei a Mesa depois de se verificar as últimas considerações de V. Ex.^a, mas já tinha solicitado a palavra no momento anterior à decisão final de V. Ex.^a sobre esta questão.

Gostaria de salientar que não é minha intenção discutir a interpretação regimental quanto à circunstância de não estar estipulada no Regimento qualquer hora limite para o final dos trabalhos, mas penso que as normas são para ser interpretadas, todas elas com o bom senso que estas matérias exigem.

Com efeito, estas questões exigem que a Assembleia, se pretende continuar os trabalhos, interrompa a sessão à uma hora normal, para que os deputados possam desempenhar funções normais, designadamente a de jantar.

Assim, em meu entender, se se insistir em continuar os trabalhos hoje, é normal que se faça agora uma interrupção para voltarmos depois do período de intervalo normal para o jantar.

Mas a questão de fundo que se coloca é no sentido de saber se nós, em pouco tempo, temos condições para fazer o debate mínimo necessário acerca do sentido, da oportunidade e das consequências da reformulação das comissões da Assembleia da República.

Procurar responder a este problema dizendo que a discussão é feita em pouco tempo, leva-me a concluir que se a fizermos em pouco tempo, muito pouco dignificaremos a matéria que temos de apreciar e de votar, que deveria exigir uma ponderação adequada do diploma que está em causa.

Durante o dia de hoje e no desenvolvimento dos trabalhos, não levantámos problemas, porque também não imaginámos que o debate se iria prolongar até esta hora. No entanto, penso que neste momento devo apelar-se a um consenso entre todos os grupos parlamentares no sentido de reagendarmos a discussão desta matéria para a primeira parte da ordem do dia de uma das próximas sessões.

Se conviermos nisso, ainda bem; em caso contrário, teremos provavelmente de fazer uma interrupção neste momento para voltar, porventura, às 22 horas e, nessa altura, continuar o debate.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, gostaria de esclarecer que, inicialmente, fixámos o tempo de dez minutos para a discussão desta matéria e considerámos sempre que a ela se iria proceder mais tarde.

Não estamos muito atrasados na hora de encerrar a sessão, tendo em conta os hábitos desta Casa.

Estamos, no entanto, confrontados com a situação que não nego — de inclusivamente se ter procedido a uma discussão sobre esta matéria extraplenário e, por isso, sob todos os aspectos, designadamente sob o aspecto político, só haveria vantagem em que o problema fosse também aqui discutido. Outra questão diferente se colocaria se decidíssemos votá-lo aqui hoje.

Para uma interpelação à Mesa, tem a palavra a Sr.^a Deputada Ilda Figueiredo.

A Sr.^a Ilda Figueiredo (PCP): — Sr. Presidente, subscrevo o apelo que já aqui foi feito à razoabilidade desta Câmara no sentido de adiarmos a discussão da proposta que está agendada para hoje.

A vingar esse apelo à razoabilidade e ao bom senso, dariaímos pôr terminadâ aquela nossa posição.

No entanto, gostaria de esclarecer que, desde o inicio desta sessão de hoje, como o Sr. Presidente por certo se lembra, o meu grupo parlamentar levantou problemas quanto ao agendamento desta matéria, porque se trata de um assunto que deveria ter sido discutido na primeira parte da ordem de trabalhos e não foi.

Em face das explicações do Sr. Presidente, aceitámos que esta matéria fosse discutida na parte final da sessão de hoje. Mas quando o Sr. Presidente, pelas 19 horas e 30 minutos, levantou o problema de ser ou não ser dado um consenso para a continuação do debate da proposta de lei, do Governo e do nosso projecto de

lei, dissemos que davamos esse consenso, apenas e tão só para a continuação desse debate e para as votações que estavam agendadas, mas para mais nada. Na devida altura e, oportunamente, salientei esta posição.

Assim, sendo, desde as 19 horas e 30 minutos que temos vindo a afirmar que não daríamos consenso à realização desta discussão e nenhum grupo parlamentar nomeadamente o PSD, pôs em causa a afirmação de que a minha bancada não dava consenso. Naturalmente que, de acordo com o que é habitual, supunhamos que a sessão terminasse às 20 horas e 30 minutos ou pelos menos neste momento, quando são 20 horas e 40 minutos.

Finalmente, terminei subscrevendo o apelo à razoabilidade e ao bom senso. Com efeito, Srs. Deputados, se hoje não se vai proceder à votação da proposta, por que razão a discussão dela não há-de ficar para Janeiro?

O Sr. Presidente: — Sr.ª Deputada, não foi esse o meu entendimento da posição do PCP.

Existe uma ordem do dia e a posição da Mesa é, salvo consenso ou reversão da posição já tomada de discussão da proposta sem que se proceda à sua votação.

Está inscrita a Sr.ª Deputada Luísa Amorim, pelo que tem a palavra para uma intervenção.

A Sr.ª Luísa Amorim (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: De facto, a intransigência do Grupo Parlamentar do PSD e da presidência da Mesa levaram-me a pensar que, eventualmente, o que se quer é discutir apressadamente, de uma forma muito pouco dignificante para esta Câmara, coisas de alta responsabilidade; na medida em que se pressupõem alterações de fundo em relação ao funcionamento das comissões da Assembleia da República.

Registamos a posição e sabemos que também ficará registada em relação ao povo português.

Gostaria de dizer que tomámos conhecimento, através da proposta da Mesa da Assembleia e com o apoio e conivência do partido maioritário, o PSD, que se pretende excluir a Comissão da Condição Feminina da Assembleia da República.

Esta atitude é, de facto, o mérito de vergonha depois de termos conseguido o mérito do reconhecimento internacional, inclusive europeu, de Portugal estar na vanguarda da Europa, pois tinha a nível da Assembleia da República uma Comissão da Condição Feminina, uma conquista que não é por acaso, mas que foi conseguida através da luta das mulheres portuguesas e das suas associações de mulheres. Trata-se de uma conquista que advém da conquista da democracia com a revolução de Abril.

Apesar disto, chegamos, neste momento, à constatação de que a Comissão da Condição Feminina vai acabar como comissão autónoma.

Assim, gostaria de colocar duas questões: em primeiro lugar, gostaria de saber por que razão se teme a Comissão da Condição Feminina? Por que razão se quer excluir a Comissão da Condição Feminina?

Em meu entender, existem duas hipóteses: ou, de facto, se temem — e penso que esta razão é suficientemente forte — as mulheres e a Comissão da Condição Feminina....

Risos do PSD.

Srs. Deputados, escusam de rir, pois não é por acaso — porque já se provou nesta Câmara — que as mulheres que estão presentes na Comissão da Condição Feminina da Assembleia da República conseguiram, à revelia dos seus partidos e normalmente à revelia do PSD, dividir uma votação, na medida em que colocaram à frente dos seus interesses partidários a defesa dos direitos das mulheres.

Este tipo de atitude, por parte das mulheres, não é nova em Portugal, pois trata-se de uma conquista da luta das mulheres no sentido da sua aproximação e da sua unidade na defesa dos seus direitos.

Vários exemplos já foram dados nesta Câmara e, por isso, talvez se tema o mau exemplo da Comissão da Condição Feminina dado que algumas deputadas e de alguns deputados desta Câmara votarem, por exemplo, a favor de um projecto das associações de mulheres.

Outra razão para se pretender excluir a Comissão da Condição Feminina é por subestimação, por misogenia desta Câmara, porque se trata de uma Câmara essencialmente constituída por homens que infelizmente ainda não perceberam que só têm a ganhar com o reconhecimento efectivo e não apenas de jure dos direitos das mulheres. E são estes deputados que se pronunciam e que legislam sobre os problemas que, inclusive, dizem especificamente respeito às mulheres.

Risos do PSD.

Srs. Deputados, não se riam, porque não estou a falar de coisas risíveis, mas sobre os vários problemas que afectam mais de metade da população deste país!

Portanto, penso que ao pretendere excluir e anular a Comissão da Condição Feminina talvez queiram subestimar a importância da luta pelos direitos das mulheres e subestimar ainda a importância de existência de uma Comissão deste tipo neste Parlamento.

De facto, constato que os Srs. Deputados estão num ambiente de distração, de completo alheamento do que se está a tratar, de tal modo que talvez não valha a pena falar para esta Assembleia.

Por essa razão, há pouco, as deputadas da Oposição deram uma conferência de imprensa, porque se aperceberam que falar aqui para esta Câmara significava falar para Srs. Deputados que, quando se trata de falar sobre os problemas das mulheres, riem-se e estão em amena cavaqueira uns com os outros.

O Sr. Narana Coissoró (CDS): — Nem todos, Sr.ª Deputada!

A Oradora: — Quero referir-me apenas a alguns dos Srs. Deputados, pois felizmente para o nosso país e para a luta das mulheres que existem homens que estão ao seu lado!

No entanto, as mulheres é que já não estão, como acontecia nos séculos XVIII e XIX, a pedir aos homens que reconheçam os seus direitos.

Não, Srs. Deputados! Apesar de poderem excluir a Comissão da Condição Feminina, isso não vai terminar com a luta das mulheres em Portugal! Isto porque as mulheres aprenderam, em Portugal e no mundo, que não chega esperar para ocupar, para dominar as áreas do poder, os centros de decisão! As mulheres descobriram que têm de se organizar em associações próprias, que têm de lutar pelos seus direitos e que têm

de ser capazes de vir aqui para a Assembleia assumir a especificidade dos seus problemas e, muitas vezes, o enfrentamento do discurso masculino de marginalização! Inclusive, as mulheres têm de assumir essa luta, em relação a outras mulheres que, sendo exemplos pontuais em partidos como o maioritário, serão incapazes de ir votar a favor da extinção da Comissão da Condição Feminina!

Srs. Deputados, só lhes quero dizer que esta situação é tão lamentável quanto o próprio PSD ter acabado de aprovar, no conselho consultivo da Comissão da Condição Feminina governamental, conforme telegrama chegado a esta Assembleia, contrariamente à posição que se sabe vai ter o PSD — esperamos que se dividam nos votos (este é um desafio ao bom comportamento) ... Mas, enfim, o departamento de mulheres do PSD, no Conselho Consultivo da Comissão da Condição Feminina, lamentou o fechar de portas da Comissão da Condição Feminina desta Assembleia.

Pensamos, aliás, que isto vai abrir caminho ao eliminar de uma voz que, de algum modo, incomoda, ou seja, a Comissão da Condição Feminina governamental, nomeadamente o seu conselho consultivo, onde estão integradas mais de 20 associações de mulheres, incluindo departamentos partidários de mulheres, constituindo, de vez em quando, uma nota dissonante.

Srs. Deputados, queria terminar dizendo que o reconhecimento e o grau de aprofundamento dos direitos das mulheres é um indicador extremamente sensível do grau de aprofundamento da democracia. Porém, nada podemos esperar de um partido maioritário que, de facto, sistematicamente viola a democracia, levando, nesta Assembleia, à prática de todo um conjunto de leis violadoras dos direitos mais elementares de democracia e da grande maioria da população deste país, na qual se incluem as mulheres.

Portanto, não estranhemos, nem nos espanta que, de facto, o partido maioritário desta Assembleia venha a eliminar a Comissão da Condição Feminina e a homóloga comissão governamental. Contudo, o que não fará é calar a voz das mulheres portuguesas!

Aplausos do PCP e de alguns Srs. Deputados do PS.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.º Deputada Natália Correia.

A Sr.ª Natália Correia (PRD): — Sr.º Presidente, Srs. Deputados: Na ansiedade, como que psicótica, que, coonestando-se com o eufemismo da funcionalidade, esse novo engenho a que se arrima as sociedades desprovidas de alma, atinge esta Assembleia, no insofrimento de alterar o quadro em que funcionam as comissões, pretende-se, como era de esperar, que seja imolada, na arena do sofreguidão «o que é preciso é mudar», a Comissão Parlamentar da Condição Feminina. Se aqui o objectivo de mudar é progredir, devo dizer que resulta bastante reacionário. E reacionário no contexto europeu, nessa Europa em que o Governo tão rendidamente investe as suas grandes opções submissas à meta de 1992.

Com efeito, no Parlamento dessa Europa em que nos queremos integrar sob o signo da modernização, dita que não real no caso da liquidação da Comissão Parlamentar da Condição Feminina, foi aprovada em Julho passado, com base num relatório da Comissão dos Direitos da Mulher do Parlamento Europeu, uma

resolução em que é manifestado regozijo pela existência, na Assembleia da República Portuguesa, de uma Comissão parlamentar especializada da Condição Feminina.

Resta-me uma curiosidade, uma perplexidade: sendo do nosso conhecimento que os eurodeputados do PSD votaram favoravelmente a referida resolução, como se explica que seja o mesmo PSD o único partido que neste Parlamento vote, em conferência de líderes, a extinção da Comissão Parlamentar da Condição Feminina? Com que então duas faces?! Uma para a Europa ver! Outra para consumo interno de uma caducada misoginia que só no PSD encontra esclerosado terreno para pegar!

Aplausos do PCP, de Os Verdes e de alguns Srs. Deputados do PS.

Quero porém, ser justa e destacar que nesse partido nem todos os deputados alinhavam nessa perversão androcêntrica de um partido que até se pretende assumir como esquerda moderna. E ao dizer isto dou como exemplo e louvo o deputado Lemos Damião que, a par das deputadas do seu partido Manuela Águia e Cárla, se juntou ao elenco feminino da Comissão da Condição Feminina para protestar junto do presidente desta Assembleia contra a extinção desse órgão.

Risos do PSD.

De que é que se estão a rir?!

O Sr. José Magalhães (PCP): — Acham muita piada a estas coisas!

A Oradora: — Mas, enfim, alega-se a lógica da integração da especialidade da Comissão da Condição Feminina na Comissão de Direitos, Liberdades e Garantias, podendo aquela especialidade constituir-se em subcomissão. Pois, neste projecto, assusta-me a tacanhez da visão do que é a problemática feminina nas sociedades modernas.

A questão da condição feminina não pressupõe hoje em Portugal a conquista de direitos, liberdades e garantias que estão legalmente assegurados. Implica, sim, uma mentalização, uma acção cultural que dê efectividade às conquistas legais e alargue os horizontes da participação da mulher nas esferas de decisão da vida política, económica, social e cultural, revitalizando os respectivos padrões com o vitalismo que caracteriza o feminino da cultura.

Aplausos do PCP, de Os Verdes e de alguns Srs. Deputados do PS.

Eis uma especificidade que não só justifica mas requer a existência de uma comissão parlamentar especializada da Condição Feminina, tal como foi considerada uma opção meritória em Portugal na referida resolução aprovada no Parlamento Europeu:

Aproveito também a oportunidade para lamentar que, na reorganização do sistema de comissões, continue a retirar-se à cultura a dignidade de constituir-se numa comissão autónoma. Enfim, inferioriza-se ou elimina-se o que nos poderá colocar na vanguarda da Europa. E há uma nefasta coerência em exterminar a Comissão da Condição Feminina e em recusar à cultura o estatuto de comissão independente; porque a

feminização dos modelos é hoje um facto cultural que está na maior actualidade, que diz respeito à pós-modernização, que combate os exageros do racionalismo do discurso masculino com o imaginário inerente ao discurso feminino. Esta é a última palavra de modernidade.

Só na afirmação da nossa mensagem, do nosso avanço cultural, teremos recursos concorrentiais para não sermos, na constelação europeia, a pálida e amorteada estrela que já somos! Veja-me a humilhação que foi infligida ao nosso comissário, a quem nem sequer a Europa distribui a pasta de cooperação a que culturalmente tínhamos direito!

No entanto, quem procede como os senhores, querendo eliminar, querendo suprimir uma Comissão da Condição Feminina, não tem realmente direito a que lhe reconheçam o direito cultural de assumir a dinâmica da cooperação!

Aplausos do PCP, de Os Verdes e de alguns Srs. Deputados do PS.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.ª Deputada Julieta Sampaio:

A Sr.ª Julieta Sampaio (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Há silêncios mais eloquentes do que as palavras.

Atendendo às circunstâncias em que este pseudo-debate se está a processar, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista opta pelo silêncio, que não pode deixar de ter a sua leitura de intervenção política.

Aplausos do PS e de alguns Srs. Deputados do PCP.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção tem a palavra o Sr. Deputado Herculano Pombo.

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Não venho aqui, como alguns terão sugerido, qual cavaleiro andante em defesa de dama nenhuma, uma vez que as damas não existem hoje. Aliás, se existissem, defender-se-iam como bem são capazes e aqui têm demonstrado.

Apenas quero dizer que talvez a extinção desta comissão, seja, apesar de tudo, um bom sinal.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Explico-me: é que é um sintoma de barbárie tal, que apenas é característico dos impérios em decadência. Com efeito, quando determinados impérios entram em decadência, têm destes sintomas, e creio bem que o império do machismo, hoje aqui bem encarnado pela bancada da maioria está de facto, em decadência, só podendo produzir coisas como esta.

Aplausos do PCP e de alguns Srs. Deputados do PS.

O Sr. Vieira Mesquita (PSD): — Já ouviu a bancada da maioria?

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.ª Deputada Mary Lança.

A Sr.ª Mary Lança (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr.ª Natália Correia: Ouvi a intervenção de V. Ex.ª com a atenção que a sua estatura como

poeta e intelectual me merece. Queria porém, colocar-lhe algumas questões.

Em primeiro lugar, não concorda a Sr.ª Deputada que a actual legislação portuguesa respeitante aos direitos e garantias de todos os cidadãos, incluindo naturalmente os direitos das mulheres, seja das mais avançadas do mundo?

Em segundo lugar, não será deslocado no tempo e no lugar, Sr.ª Deputada, reivindicar nesta sede um tratamento especial para as mulheres? A Assembleia da República não é propriamente uma organização de assistência social, mas um órgão de soberania.

Vozes do PSD: — Muito bem!

A Oradora: — Se o caso fosse outro, então teria ainda mais cabimento formarmos uma comissão da condição da 3.ª idade.

Risos do PSD.

..., de protecção dos idosos, que são os verdadeiros desprotegidos da nossa sociedade.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. José Magalhães (PCP): — Poderíamos fazer isso, não seria despropositado! Antes a mais do que a menos!

A Oradora: — Em terceiro lugar, não será sintoma de um certo miserabilismo nacional esta continuada insistência na menoridade da mulher, como se ela estivesse sempre necessitada de protecção, sempre discriminada de uma ou de outra maneira? outrora foram os pais, os irmãos e os maridos. Hoje parece ser uma determinada élite feminina a querer falar em nome de todas as mulheres.

Vozes do PSD: — Muito bem!

A Oradora: — Saibam as Sr.ªs Deputadas que as mulheres já não precisam desse estatuto especial! Rejeitam-no, confiando nos direitos e garantias reconhecidos a todo e qualquer cidadão e outros organismos extraparlamentares e esta confiança constitui parte essencial da vida democrática.

Portanto, não é na permanente busca de protecções e de estatutos discriminatórios que a mulher e a democracia saiem dignificadas.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Inscreveram-se, para pedidos de esclarecimento, os Srs. Deputados Ilda Figueiredo, Jorge Lacão e Luísa Amorim.

Tem a palavra a Sr.ª Deputada Ilda Figueiredo. O PCP dispõe de três minutos.

A Sr.ª Ilda Figueiredo (PCP): — Sr.ª Deputada Mary Lança, creio que foi a primeira vez que ouvi falar nesta Assembleia e lamento que o tenha feito para colocar as questões nestes termos. Porém, de qualquer modo, ainda bem que o fez, já que lhe quero colocar algumas questões.

A Sr.ª Deputada sabe que, em Julho deste ano, foi aprovada no Parlamento Europeu uma resolução, à qual se referiu já a Sr.ª Deputada Natália Correia,

votada favoravelmente pelos deputados do PSD, que diz, entre outras coisas, o seguinte: «Regozija-se também o Parlamento Europeu pela recente criação, nas Cortes Espânicas, de uma comissão mista das duas Câmaras para a igualdade de oportunidades, bem como pela existência, na Assembleia da República Portuguesa, da Comissão parlamentar especializada da Condição Feminina... Considera oportuno... o Parlamento Europeu... que a Comissão dos Direitos da Mulher do Parlamento Europeu estabeleça contactos regulares e trocas de informação com essas comissões existentes nos parlamentos de Espanha e Portugal, assim como com responsáveis dos governos regionais.»

Sr.ª Deputada, sabe que uma das pessôas que subscreve esta resolução é o Sr. Deputado Rui Amaral Vice-Presidente do Parlamento Europeu? — A

Sabe também a Sr.ª Deputada — está é a questão essencial que lhe queria colocar — que os deputados do PSD no Parlamento Europeu pretendem, à segunda-feira, apresentar-se com a vanguarda (lá, em Estrasburgo...) e que aqui, à quarta-feira, o PSD toma a posição da retaguarda do conservadorismo, contra as posições mais correctas e mais consentâneas com a modernidade... Início da sessão — 144 ab 2007

O Sr. Silva Marques (PSD): Não se meta nos nossos assuntos! Trate antes das suas «paredes de vidro»!

A Oradora: — ... e com aquilo que as mulheres portuguesas têm sabido defender depois do 25 de Abril, fazendo-o na luta contra a discriminação por uma efectiva igualdade de direitos e de oportunidades na vida?!

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Lacão.

O Sr. Jorge Lacão (PS): — As deputadas do meu grupo parlamentar já explicitaram a sua atitude perante uma intervenção de fundo acerca desse debate. Contudo, ao ouvir a Sr.ª Deputada Mary Lança, não me posso impedir de lhe fazer algumas perguntas:

Em primeiro lugar, ao ser extinta a Comissão da Condição Feminina e ao ser as funções que desempenhava integradas na 1.ª Comissão, seria porventura ou não de admitir, na opinião da Sr.ª Deputada, que também a composição dessa comissão fosse revista, para que as mulheres desta Assembleia, preocupadas com os problemas políticos e sociais da condição feminina tivessem direito de assento na mesma comissão?

O Sr. Silva Marques (PSD): — É pior a emenda que o soneto!

O Orador: — Em segundo lugar, o facto de extinguir uma comissão, redistribuindo as suas funções por outra, mas não permitindo o acesso das deputadas que dela faziam parte, não é ainda uma segunda negação de direitos de participação, que, efectivamente, nos devem preocupar? —

O Sr. Vieira Mesquita (PSD): — Quem é que o impede?

O Orador: — À meu ver, a Sr.ª Deputada confundiu dois planos; sendo um deles da igualdade jurídica formal dos cidadãos perante a lei e, nesse sentido

poderemos dizer que a lei portuguesa trata em condições de igualdade os homens e as mulheres. Porém, há um segundo plano: Sr.ª Deputada: as condições materiais e sociais dessa igualdade. Aqui, Sr.ª Deputada, é preciso ter os olhos fechados para não ver que na sociedade portuguesa, onde já há igualdade jurídica, subsistem, apesar disso e contra isso, muitas desigualdades sociais, discriminatórias e contrárias ao papel social da mulher em Portugal. — Muitas das propostas do PS: — Muito bem!

O Orador: — Portanto, o que pretendo é saber se a Sr.ª Deputada deixa de querer confundir os dois planos. É que igualdade jurídica é questão diferente de igualdade social, e as questões da condição feminina podem devem e têm de ser vistas para além dos problemas formais da igualdade jurídica, no plano concreto da igualdade ou da discriminação social. Assim, pergunto-lhe se neste plano, politicamente, a Assembleia da República não tem ainda muito para fazer.

Aplausos do PS e de alguns Srs. Deputados do PCP.

Entretanto, assumiu a presidência a Sr.ª Vice-Presidente Manuela Aguiar.

A Sr.ª Presidente (Manuela Aguiar): — Tem a palavra a Sr.ª Deputada Luísa Amorim.

A Sr.ª Luisa Amorim (PCP): — Sr.ª Deputada Mary Lança, a necessidade da Comissão da Condição Feminina é o discurso de V. Ex.ª já que, lamentavelmente, as mulheres costumam ter duas formas de estar no Poder: ou estão pelo discurso masculino, o discurso do bem, comportado, da cópia, do agrado, e então têm o apoio (como teve da sua bancada), ou têm um discurso do enfrentar da verdade e da realidade das mulheres; não no estatuto da menoridade ou da marginalização, mas no estatuto da modernidade. Sr.ª Deputada!

Sr.ª Deputada, lê ao menos V. Ex.ª o que se passa no mundo, as resoluções do Parlamento Europeu. E que, de facto, todo o mundo, em pleno século XX, vai no sentido de que esta é a única forma de eliminar as discriminações de facto, não as da lei, embora haja países onde nem por via da lei se conquistou essa igualdade... !

Ouça o que se passa no mundo, Sr. Deputada! Ouça o discurso que é resultado da luta das mulheres! O discurso de V. Ex.ª é o do passado, quando as mulheres ainda não estavam organizadas, quando ainda se não tinham consciencializado, fazendo o discurso da cópia e do agrado!

Tem de haver outro discurso pelos novos direitos, é não pela nossa menoridade! Temos de apontar para as acções positivas que possam vir a ultrapassar as reais discriminações! A não ser assim, ficaremos numa mera atitude de expectativa, esperando que se aproxime a igualdade!

Gostaria de saber, Sr.ª Deputada, se é a primeira vez que ouve no Parlamento Europeu e noutras instâncias, — a Conferência de Copenhaga, a Conferência do México, a Conferência de Nairobi — se aponta para a necessidade de implementar acções positivas neste campo. Não se trata de acções proteccionistas, mas de medidas positivas, no sentido do encaminhamento da igualdade efectiva de direitos..

Isto é novidade para si, Sr.^a Deputada?! Então, se é novidade, esteja atenta, porque a luta das mulheres cresce em todo o mundo e o Parlamento Europeu não pode ter a voz de uma mulher que abre a boca a primeira vez para falar contra os direitos das mulheres!

Aplausos do PCP, de Os Verdes e de alguns Srs. Deputados do PSD.

Entretanto, reassumiu a presidência o Sr. Presidente Vítor Crespo.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Deputada Mary Lança.

A Sr.^a Mary Lança (PSD): — Srs. e Sr.^{as} Deputadas do PSD no Parlamento Europeu. Agradeço, também, as informações a respeito das múltiplas moções e tomadas de posição em vários sítios do mundo. Mas, Srs. Deputados, não estou vinculada por essas tomadas de posição. Nesta sede expressei a minha própria posição.

Quanto à questão levantada a respeito de os problemas das mulheres não se restringirem a questões jurídicas, respondo-vos que tenho comigo uma lista das comissões parlamentares existentes. Assim, verifico que as mulheres têm oportunidade de levantar problemas em sede de várias comissões, como a de Educação, Ciência e Cultura, a de Saúde, Segurança Social e Família, a de Trabalho, a de Agricultura e a de Equipamento Social e Ambiente, pois todas estas tratam de assuntos que dizem respeito às mulheres.

Quanto a mim, a luta das mulheres pela igualdade deve ser travada no sítio próprio, que é ao lado do homem, mostrando que podem ter o seu lugar na sociedade em condições iguais. Quanto a este aspecto tenho que discordar, absolutamente, do discurso que define dois «discursos», o feminino e o masculino. Por amor de Deus, o que é isso?

Aplausos do PSD.

Aliás, acho muito interessante que esse tipo de argumentação venha da bancada do Partido Comunista, porque, nos países realmente socialistas, não vejo que haja muito apoio para os discursos femininos.

Risos do PSD.

O Sr. José Magalhães (PCP): — Eureka! Está encontrada a émula do João Morgado!

A Oradora: — O discurso da mulher emancipada é o discurso de todos os cidadãos, de toda a gente bem educada. De facto, uma mulher bem educada têm a mesma educação de um homem. Não aceito qualquer outra posição, portanto, não posso discutir o problema nos termos em que foi posto.

Além disso, acho que a maior parte das mulheres portuguesas liga pouco a esse tipo de discurso. As mulheres portuguesas que têm as suas profissões, são muito «terra a terra», sabem perfeitamente o que querem e não têm grandes elogios a fazer às feministas da nossa praça.

Aplausos do PSD.

O Sr. José Magalhães (PCP): — É um «João Morgado» de saias!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Cecília Catarino.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para uma interpelação à Mesa.

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

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, acabei de ouvir vários comentários, relativamente à minha colega de bancada, que não posso deixar de adjetivar de «baixos», ...

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — ... o que é inaceitável, Sr. Presidente, independentemente das minhas opiniões de que a Sr.^a Deputada exprimiu.

Aqueles que têm estado aqui com um discurso precisamente em nome da mulher e da sua dignidade, ao terem sido contrariados, acabam por deitar pela janela fora todos os princípios de defenderam!

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, antes de dar a palavra à Sr.^a Deputada Cecília Catarino, queria dizer algumas palavras.

Em primeiro lugar, não ouvi os comentários a que alude o Sr. Deputado, presumivelmente por terem sido proferidos quando decorriam os aplausos.

Em segundo lugar, peço à Câmara o favor de se manter em silêncio para a Mesa dar a palavra à Sr.^a Deputada Cecília Catarino.

Aliás, devo acrescentar que, além de eu próprio, os outros membros da Mesa também não ouviram esses comentários.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Mas ouvi eu, Sr. Presidente, e posso testemunhar!

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, não estou a pôr em dúvida, mas quero estabelecer que, de facto, não ouvimos e por isso a Mesa não se pronunciou. No entanto, atendendo ao que o Sr. Deputado acaba de dizer, presumo que se tratou de comentários complexos e, portanto, a Mesa quis dar-lhe esta explicação.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Cecilia Catarino para uma intervenção.

A Sr.^a Cecilia Catarino (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr.^{as} Deputadas: Efectivamente, é lamentável que estejamos a discutir este assunto a estas horas e nestas condições.

A Sr.^a Natália Correia (PRD): — Por culpa do PSD!

A Oradora: — Não é por culpa do PSD, Sr.^a Deputada.

Muito sinceramente e em poucas palavras, gostaria de expor a posição do meu partido e a minha posição pessoal sobre o assunto que estamos a debater.

Por iniciativa do Sr. Presidente da Assembleia da República, é-nos proposto um novo elenco orgânico das comissões parlamentares em relação às quais feitas várias alterações, designadamente, em relação a duas

comissões permanentes que passam a figurar como sub-comissões de outras duas comissões!

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Não está dito que passam!

O Sr. Silva Marques (PSD): — Está, está!

A Oradora: — Realmente, é estranho que apenas tenham sido feitas intervenções sobre a suposta extinção da Comissão da Condição Feminina, mas já que assim foi, sobre esta me pronunciarei também.

É manifesto e sabido que, em termos pessoais, eu própria sou a favor da extinção da Comissão da Condição Feminina *qua tale*. Isto é, entendo — neste caso, o meu partido também — que a Comissão da Condição Feminina foi criada em circunstâncias extraordinariamente apropriadas, com um objectivo muito sério e muito determinado, no sentido de fazer eco das aspirações e dos movimentos que estavam a desenvolver-se em relação aos direitos das mulheres, a nível nacional e sobretudo, internacional. De facto, a problemática grande da implementação dos direitos das mulheres em todos os países e também na nossa recém-criada democracia exigida que houvesse uma comissão, para tratar de todos esses assuntos.

Penso que nem tudo está tratado. Mais do que isso, penso que há muita coisa que ainda não foi tratada, não no campo legislativo mas, sim, no campo da implementação real dos direitos das mulheres, continuarem a lutar para que os seus direitos sejam levados à prática em toda a sua extensão.

Porém, não entendo que levante tanta problemática e o simples facto de a Comissão da Condição Feminina deixar de ser uma comissão parlamentar, com carácter permanente para passar a ser uma subcomissão da comissão de assuntos da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias.

A Sr.ª Luísa Amorim (PCP): — Ai não entende?

A Oradora: — Sr.ª Deputada, deixe-me expor o meu raciocínio que, depois, a Sr.ª Deputada fará as perguntas que entender.

Porque, no meu entender, o que para mim é fundamental é que os direitos das mulheres continuem a ser trabalhados e implementados em toda a sua dimensão. Quanto a mim, isso tanto se fará existindo uma Comissão da Condição Feminina com carácter permanente como como a existência de uma Subcomissão da Condição Feminina.

Sr.ªs Deputadas, ainda vos adiantarei mais. Entendo que, em termos de dignidade para os direitos das mulheres, é muito mais importante muito mais gratificante haver uma subcomissão da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias especificamente destinada a tratar dos assuntos das mulheres do que uma comissão permanente como existia, até agora.

De facto, creio que, tal como acontece com a Subcomissão da Comunicação Social ou com a dos Assuntos Prisionais, os assuntos quando vêm à Comissão dos Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias são directa e imediatamente canalizadas para essas subcomissões especializadas, ou seja, um diploma que

interesse e dita especialmente respeito a assuntos relacionados com as mulheres, o Presidente da Comissão, segundo tudo aquilo que têm sido norma nesta Casa até hoje, imediatamente irá pedir o parecer daquela subcomissão especializada que assumirá o encargo de trabalhar e defender o diploma de uma maneira ou de outra e apresentar o relatório. Parece-me que assim há um maior dignidade do trabalho de subcomissão.

O Sr. Presidente: — Sr.ª Deputada, esgotou o tempo global do PSD, queira terminar.

A Oradora: — Peço desculpa, mas, como ia dizendo, parece-me que o trabalho que essa subcomissão poderá desenvolver será muito mais ácutilante muito mais imediato, muito mais rentável, porque a Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias dá o parecer mas antes de o dar pede o parecer da Subcomissão da Condição Feminina, pede o parecer da Comissão de Trabalho, Segurança Social e Família e pede outros pareceres às comissões x, y. Com efeito, na minha perspectiva, na minha óptica e na óptica do meu partido, não há qualquer desprazer em deixar de haver uma Comissão da Condição Feminina, passando haver uma Subcomissão da Condição Feminina.

Mas, mais, Srs. Deputados, Eu entendo que nós mulheres, devemos preocupar-nos mais com os resultados práticos e imediatos da nossa acção e menos com o aspecto formal. Por isso eu e o meu partido damos a sua aprovação à proposta vinda da Presidência da Assembleia da República.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Estão inscritos, para pedir esclarecimentos, os Srs. Deputados Jorge Lacão, Apolónia Teixeira e Luísa Amorim, mas neste momento a situação é esta: o PSD não dispõe de tempo, o PS dispõe de sete minutos e o PCP dispõe de dois minutos. Só é razoável pedir esclarecimentos se houver possibilidade de eles serem respondidos.

A informação que chegou à Mesa é a de que o PS cede tempo à Sr.ª Deputada Cecília Catarino para responder.

Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Lacão.

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Na sequência da minha pergunta darei todo o restante tempo à Sr.ª Deputada Cecília Catarino.

Julguei notar nas palavras da Sr.ª Deputada Cecília Catarino uma divergência real entre o seu ponto de vista e o da sua colega Mary Lanza, na medida em que para ela a questão da condição feminina era uma questão marginal a todos os problemas da sociedade e marginalmente poderia ir sendo suscitada, nas diversas comissões existentes na Assembleia da República.

Para si, apesar de tudo, a condição feminina é em si mesmo um problema e, como tal, deve ser politicamente considerado na estrutura das comissões, do seu ponto de vista, não já necessariamente como uma comissão autónoma mas no mínimo como uma subcomissão.

Apesar de tudo, Sr.ª Deputada, há alguma diferença de entendimento, diria eu com sinal positivo para si,

relativamente ao entendimento da sua colega de bancada Mary Lança.

A pergunta é a seguinte: se a Sr.^a Deputada tem o entendimento que as questões sociais da condição feminina justificam uma resposta política com autonomia e que essa autonomia pode ser dada no quadro de uma subcomissão então porque não admite que extinguir, sem mais, a Comissão da Condição Feminina e não aumentar o número de elementos da 1.^a Comissão é dar aos actuais deputados da 1.^a Comissão mais um ónus e, por outro lado, é retirar a possibilidade às deputadas que actualmente integravam a Comissão da Condição Feminina de participar efectivamente nesses trabalhos?

A Sr.^a Julieta Sampaio (PS): — Muito bem!

O Orador: — E assim estamos num ciclo vicioso: que é o seguinte: a 1.^a Comissão já tem as matérias relativas à Justiça, à Administração Interna, aos Assuntos Constitucionais e dificilmente, portanto, tem elasticidade para se preocupar autonomamente com um novo problema.

Para que ela o pudesse fazer era necessário que aumentassem aí o número de deputados membros dessa comissão e, portanto, por essa via, se permitisse o acesso às deputadas que agora não vão poder, no âmbito autónomo da condição feminina, realizar a sua tarefa.

No mínimo poderíamos ter encontrado uma solução de compromisso, porventura construtiva, mas sem esta solução o que é que pode passar-se Sr.^a Deputada? A estrutura orgânica das comissões vai valer para toda a Legislatura e se não acertarmos ponderadamente o pé e o passo neste momento poderemos estar a cometer erros durante mais três anos na Assembleia da República, sem possibilidade de emendar à mão.

Dé facto é uma precipitação o que estamos aqui a fazer. Não concorda comigo?

Aplausos das Sr.^{as} Deputadas Edite Estrela e Julieta Sampaio.

O Sr. Presidente: — O PCP dispõe ainda de dois minutos.

Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Apolónia Teixeira.

A Sr.^a Apolónia Teixeira (PCP): — Muito rapidamente, gostaria, de facto, de salientar e constatar a diferença das intervenções verificadas na bancada do PSD, porque foi considerado pela deputada Cecília Catarino que nem tudo está tratado no campo da igualdade dos direitos das mulheres. Assim gostaria de lhe perguntar se, ao considerar e valorizar o trabalho no âmbito de uma subcomissão, considerando neste momento, a composição da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, considera que está garantida a participação das deputadas, mulheres, nessa comissão.

Muito claramente, como enquadra a composição da subcomissão e que garantia é que as mulheres têm de a integrarem?

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Luísa Amorim.

A Sr.^a Luísa Amorim (PCP): — Sr.^a Deputada Cecília Catarino, apesar de tudo, há de facto uma grande diferença e isto é um discurso possível.

Reconhecendo-se a autonomia e a especialidade da problemática feminina e a necessidade de as mulheres agarrarem este tipo de problemas, pergunto-lhe por que é que é tão bem comportada e por que é que a Comissão da Condição Feminina deverá passar para uma subcomissão? Por que é que a Comissão da Condição Feminina deverá passar para uma Subcomissão? Por que é a Comissão da Condição Feminina não se mantém, uma vez que tem autonomia? Por que é que tem de justificar uma subcomissão, quando entra pelos olhos dentro que, tratando-se de uma subcomissão de uma comissão que tem tantas questões para tratar, inevitavelmente, esta será um «pontinho», será uma subalternização?

Portanto, a sua posição não é justificável, a não ser que haja medo, subestimação ou misoginia.

O seu discurso não é misógeno, mas é ingênuo..., ou, então, não é tão sincero como isso!...

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Deputada Cecília Catarino. Informo-a que o PS lhe cedeu tempo.

A Sr.^a Cecília Catarino (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Começo por dizer que falei daquilo que penso, daquilo que sinto e daquilo que entendo sobre esta problemática. Aquilo que eu disse é aquilo que penso e é, no caso vertente, coincidente com a posição do meu partido e da respectiva direcção na Assembleia da República.

Eventuais divergências de opinião em relação a outros colegas é salutar e só enriquece o debate.

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

A Oradora: — Cada um assume as responsabilidades decorrentes das suas opções!

A Sr.^a Dinah Alhandra (PSD): — No partido deles não é assim!

A Oradora: — É uma questão de prática democrática dentro do PSD, há longa data.

Ao Sr. Deputado Jorge Lacão devo dizer que não é «apesar de tudo» que eu penso que ainda há muito a fazer no campo dos direitos das mulheres. Penso que efectivamente há muito a fazer na implementação prática dos direitos das mulheres.

Quanto à questão formal que aqui debatemos, devo dizer que não sei como é que irá ser resolvido o problema de uma eventual nova composição da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias.

O que lhe posso dizer é que, de acordo com aquilo que eu penso e com aquilo que o meu partido defende, estamos dispostos a subscrever a composição de uma Subcomissão da Condição Feminina integrada na Comissão dos Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, e essa subcomissão terá a composição que vier a ser fixada, de acordo com, o que for acordado na conferência de líderes ou com uma proposta em relação à qual a Assembleia venha ter

necessidade de se pronunciar. Penso que deverá ser assim.

De qualquer maneira, de momento, nesse problema não me preocupa porque, mesmo com a composição que a Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias tem, com a determinação, boa vontade e a capacidade dos deputados que dela fazem parte...

Risos do PS.

Não sei por que é que se estavam a rir, Srs. Deputados. Não acreditam na capacidade dos vossos colegas? Se é isso, lamento imenso, mas vão dar-me o benefício de também pensar que VV. Ex.^{ss}, Sr.^{as} Deputadas do PS, não serão as detentoras da capacidade maior!...

A Sr.^a Luísa Amorim (PCP): — Isso foi nos séculos XVIII e XIX!

A Oradora: — Penso que o problema fundamental da composição da eventual subcomissão poderá ser um assunto a tratar brevemente nesta sede ou em conferência de líderes, mas também penso que não é uma questão fundamental.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Natália Correia.

A Sr.^a Natália Correia (PRD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Sou forçada a pedir me exprimir numa intervenção, visto que não pude responder porque a Sr.^a Deputada Mary Lança não me interpelou no final da minha intervenção, pelo que tenho de intervir sob a forma de intervenção.

Estranho que a primeira vez que a Sr.^a Deputada intervém nesta Assembleia seja para fazer de jeito à misoginia dos homens do seu partido. Não lhe fica bem, Sr.^a Deputada!

O Sr. Herculano Pombo (Os Verdes): — Mas fica na história!

A Oradora: — A Sr.^a Deputada limita-se a reproduzir o discurso masculino desactualizado.

O Sr. José Magalhães (PCP): — E mal!

A Oradora: — , porque, Sr.^a Deputada, há uma nova atitude cultural no mundo e, particularmente, na Europa. Chame-lhe pós-moderna, se quiser, mas há uma nova atitude cultural que rejeita os dogmas da razão absoluta, do progresso contínuo, da ciência totalitária — que são valores masculinos —, recuperando os direitos do imaginário, característico da cultura feminina, contra o racionalismo clássico do discurso masculino que a Sr.^a Deputada reproduz, servilmente.

Sr.^a Deputada, este é um problema que já vem de longe. Leia Simel, por exemplo, no seu livro notável «A cultura feminina». Leia também Teixeira de Pascoaes que dizia, metaforicamente, bem entendido, que «o homem era uma mulher incompleta», Sr.^a Deputada. Não irei tão longe, mas respeito muito a opinião deste poeta.

O Sr. Silva Marques (PSD): — O mesmo se pode dizer da mulher!

A Oradora: — Exatamente!

Quando a Sr.^a Deputada diz que as mulheres têm direitos e se conforma com eles e quando oço dizer que é suficiente para a problemática feminina que esta seja representada numa subcomissão integrada na Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, penso que às Sr.^{as} Deputadas estão a fazer concessões a um feminismo arcaico que teve a sua oportunidade no tempo das sufragistas.

Hoje a problemática é outra. É uma mutação cultural que compreende essencialmente a dimensão da mundividência feminina e que, inclusivamente, se exprime na mitologização de um Gêorgé du Mésil; na mitologia de um Gilbert Durand! Em todos existe uma nova perspectiva cultural que não dispensa a mundividência feminina. E mesmo para converter os direitos legais em realidade, como foi aqui reconhecido, essa conversão implica uma ação cultural de mentalização, o que só por si justifica a especificidade da Comissão da Condição Feminina.

Quero ainda chamar a atenção da Sr.^a Deputada para o seguinte: como explica que o Governo tenha criado e alimentado e deva dizer que não foi só este Governo — um Gabinete da Condição Feminina e se suprima aqui a Comissão Parlamentar da Condição Feminina? Esta Casa é indicada como nenhum lugar para representar os interesses femininos, porque a maioria do eleitorado é feminino e constitui uma traição feita a esse eleitorado suprimir uma comissão que representa os interesses das mulheres, que não se cingem só aos direitos, liberdades e garantias.

Aplausos do PRD, do PS, do PCP e de Os Verdes.

A Sr.^a Mary Lança (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para exercer o direito de defesa.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a Natália Correia (PRD): — Mas eu não ofendi a Sr.^a Deputada.

O Sr. Presidente: — A Sr.^a Deputada Mary Lança tem o direito de defesa e a Sr.^a Deputada Natália Correia tem o direito de responder. O direito de defesa é um juiz que cabe a cada um e veremos o que a Sr.^a Deputada Mary Lança tem a dizer.

A Sr.^a Mary Lança (PSD): — Sr.^a Deputada Natália Correia, a ofensa foi precisamente tentar criar uma ideia de divisão na bancada social-democrata. Pessoalmente, subscrevo inteiramente as palavras da minha colega. Simplesmente, na intervenção que fiz não era minha pretensão falar sobre os assuntos tratados pela Sr.^a Deputada Cécilia Catárico.

Srs. Deputados, o importante é que as questões relativas às mulheres sejam tratadas na sede própria. Estou absolutamente de acordo em que exista uma Comissão da Condição Feminina...

O Sr. José Magalhães (PCP): — É um grande direito de defesa!

O Sr. Presidente: — Sr.^a Deputada, gostaria que se condionasse à situação do direito de defesa.

A Oradora: — Estou a exercer o direito de defesa, Sr. Presidente, porque as pessoas tentaram transformar as minhas palavras.

Em relação ao discurso feminino, que é considerado pela Sr.^a Deputada Natália Correia como sendo a última moda, apenas quero dizer que não vou nas últimas modas. Fui feminista muitos anos, simplesmente a única diferença é que a minha aspiração foi de poder pensar com o cérebro e deixar de pensar com outros órgãos.

Aplausos do PSD.

O Sr. José Magalhães (PCP): — Essa é arrepiante! Recuso-me a percebê-la!

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

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

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Sr. Presidente, ouvi a Sr.^a Deputada Mary Lança dizer que pretendia defender-se da acusação que foi feita no sentido de terem havido divergências entre a intervenção que ela produziu e aquela que foi feita pela Sr.^a Deputada Cecília Catarino...

O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado sabe que uma das coisas mais fluídas desta Casa tem sido o exercício do direito de defesa e, inclusivamente, que imensas vezes tenho chamado a atenção dos Srs. Deputados para o uso do Regimento.

Faça favor de continuar a fazer a interpelação à Mesa, Sr. Deputado, mas peço-lhe que tenha isso em atenção.

O Orador: — Sr. Presidente, pedi a palavra para interpelar a Mesa porque, uma vez que a Sr.^a Deputada Mary Lança se defendeu de uma acusação que afinal tinha sido feita por mim, pretendia ser eu a dar explicações.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, o direito de defesa que a Sr.^a Deputada Mary Lança exerceu foi relativamente às considerações produzidas pela Sr.^a Deputada Natália Correia.

Portanto, para dar explicações, se assim o entender, tem a palavra a Sr.^a Deputada Natália Correia.

A Sr.^a Natália Correia (PRD): — Sr. Presidente, gostaria de dar explicações, mas não sei a quê!

Em todo o caso, muito obrigado pela oportunidade que V. Ex.^a me dá!

Reconheço à Sr.^a Deputada Mary Lança o direito de ser sufragista! Isso é desde o tempo dos nossos avós, mas acho muito bem! Ela quis ficar nesse tempo, o que é perfeitamente legítimo! Um certo revivalismo não fica mal, Sr. Presidente.

Aplausos do PCP e da Deputada Independente Helena Roseta.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Pacheco Pereira, que dispõe de dois minutos que foram cedidos pelo CDS.

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr.^{as} Deputadas, Sr.^a Deputada Natália Correia: V. Ex.^a tem uma maneira franca e forte de se dirigir a esta Câmara, o que é só de louvar.

Em nome dessa franqueza, também gostaria de dizer que V. Ex.^a produziu hoje um dos discursos mais discriminatórios que é possível ter nesta Câmara!

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — As Sr.^{as} Deputadas da Oposição disseram duas coisas distintas: algumas falaram de discriminações jurídicas, remeteram para a questão da correção dessas discriminações e assim justificaram a existência da comissão. Esse é, pois, um argumento que pode ser discutido e penso que a inserção da Comissão da Condicão Feminina na primeira comissão o resolve.

Quando a Sr.^a Deputada Natália Correia faz um discurso, que, aliás, não é novo e já tem continuidade nas suas intervenções anteriores, em que diz que a cultura é feminina...

A Sr.^a Natália Correia (PSD): — Eu não disse isso!

O Orador: — ... a política é feminina, a modernidade ou a pós-modernidade tem uma componente feminina, em que atribui ao adjetivo e à qualidade feminina uma categoria e uma qualidade particular. Se bem que possa moderar agora na sua intervenção aquilo que disse antes, o que é certo é que uma parte do seu discurso é uma valorização de mundividência feminina em termos que são claramente discriminatórios.

Já que fez aqui uma série de citações, chamo-lhe a atenção para um velho texto no qual se funda a cultura ocidental, que é o Banquete de Platão, onde se descreve muito bem a divisão dos sexos como sendo uma metade que procura outra metade e que abandona toda a referência privilegiada a qualquer uma destas metades. Assim, chamo-lhe a atenção para o facto de que estar a fazer um discurso que privilegia ou que atribui qualidades ou formas particulares, ou sensibilidades, ou sentidos, ou percepções especiais ao mundo feminino, o que dito numa Câmara política e como discurso político para justificar uma decisão política é, obviamente, discriminatório.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra a Sr.^a Deputada Natália Correia.

A Sr.^a Natália Correia (PRD): — Sr. Deputado Pacheco Pereira, não disse que a cultura é feminina. O que disse foi que havia uma nova atitude cultural que tinha uma componente de mundividência feminina.

O Sr. José Magalhães (PCP): — Mas ele não comprehende a diferença!

A Oradora: — Na realidade, não disse que a cultura é feminina e também não penso que a surdez seja necessariamente masculina! Mas o Sr. Deputado foi surdo porque não ouviu aquilo que eu disse.

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Ouvi, sim!

A Oradora — Se ouviu a deturpação, que é pior! Quando o Sr. Deputado vem falar, no Banquete de Platão devo dizer-lhe que já não nos encontramos no tempo de Platão. Porém, se me quer levar para o Banquete de Platão, recordo-lhe que nele a voz da sabedoria é dada a uma mulher (chamada) Diótima. Suponha que a Diótima fala:

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Não!...

A Oradora: — Está a dizer que não? Então é porque não leu o Banquete de Platão! — **Risos.** — Sr. Deputado, com a maior simpatia, digo-lhe uma coisa: o Sr. Deputado não se meta nem assuntos de mulheres!

Risos e aplausos Gerais

O Sr.º Pacheco Pereira (PSD): Dá-me licença que
a interrompa, Sr.º Deputado?

A Oradora: — Faça favor, Sr. Deputado

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Sr.^a Deputada, talvez esse seja o melhor exemplo do que eu disse, porque a Sr.^a Deputada fecha os dois mundos: fecha o mundo dos homens e o mundo das mulheres!

A Oradora: — Ainda bem! Viva a diferença!

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Ainda bem! Então confirmou-o que disse! Muito obrigado!

Eu podia-lhe dizer para não se meter no mundo dos homens, mas essa frase na minha boca não tem sentido, como, aliás, a outra frase na boca da Sr.º Deputada, também não tem sentido, algum!

A Oradora: — Sr.º Deputado, olhe que o que hoje está em causa não é a igualdade, é a diferença! Não desonre a tradição erótica nacional, Sr.º Deputado!

Olá! Sr.º Deputado, já foi vanguardista, nós bons velhos tempos de marxó-leninista!

Tenha pelo menos uns resquícios de boa memória e não alinhe na caqueixa do mártírio vísmo mental!

Risos gerais. — *Laudato si* / 2015 ab anno /

É um favor que lhe peço, Sr. Deputado, como intelectual representativo que é!

O Sr. Silva Marques (PSD): Não há maior marial-vismo do que o vanguardismo!

A Sr.^a Helena Roseta (Indep): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Gostaria de dizer, vêm dois minutos, que muito estranho que esta Assembleia esteja jara nestas horas, quando já devíamos estar todos a juntar, a discutir uma questão que já deveria estar discutida e esclarecida na cabeça de toda a gente. Pelos vistos não está! Pelos vistos, há muita gente que tem medo de uma

Comissão da Condicão Feminina: há muitos deputados que ainda não perceberam que existem decisões necessárias.

Portugal assinou convenções internacionais, segundo as quais a discriminação positiva é uma das ferramentas de combater a desigualdade entre homens e mulheres, nos acessos ao poder e às riquezas. Mas fôssemos homens, esqueceríamos-nos de que é discriminação positiva? Repito: não sabemos que é discriminação positiva! E como é que se pode saber? Porque é o que dizem os outros. Isto é, é o que dizem os outros. O Sr. José Magalhães (PCP): Isso! Pôr o seu nome no topo da lista, é deixar de querer ser um homem.

A Oradora: — Apenas estou aqui para dizer que lamento que o PSD não queira agora uma Comissão da Condicão Feminina quando a quissem, outros tempos, quando foi até por intervenção do PSD, que ela aqui se constituiu, mas foi noutro tempo, noutra liderança, que o PSD se bateu por isso; Agora, já não quer! Muita coisa mudou!

Também quero aqui lamentar que o PSD que se mantenha a Comissão de Juventude, e eu apoio, mas não queira a Comissão da Condicão Feminina. Porquê?

Srs. Deputados, a leitura é minha e mas deixem-me fazer! Talvez porque nas organizações de juventude vós, deputados do PSD, têm a maioria política mas nas organizações de mulheres não a tem e é por isso que a querem! Esta é a vossa maneira de entender o poder, o que lamento muito, mas não posso deixar de estar aqui presente para votar contra a vossa decisão, extemporânea, retrógada e infelizmente contrária aos interesses da maioria do nosso país.

Aplausos do PS, do PCP e do PRD à de Os Verdes.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, está encerrado o debate. Reunir-nos-emos na próxima quinta-feira, às 10 horas e meia, para leitura dos 55 artigos.

Esta encerrada a sessão.

Eram 21 horas e 45 minutos.

Partido Social Democrata (PPD/PSD):

O Sr. Presidente: António Maria Pereira, Dr. Cárlas Tato Diogo, Dr. Carlos Alberto Pinto, Carlos Lélis da Câmara, Gonçalves, Dr. Carlos Manuel Duarte Oliveira, Dr. Carlos Miguel de Almeida Coelhó, Dr. Francisco João Bernardino da Silva.

Francisco João Bernardo da Silva.
Gilberto Parça Mädail.⁹ ~~9~~
Guilherme Henrique V. Rodrigues da Silva.
Hélio José Nogueira Pires.¹⁰ ~~10~~

Heinique-Nascimento-Rodrigues. *João José Pedreira de Matos.* **Jórgel-Páulo-Séabra-Róque-dá-Cunhá.** *Ribeirão das Neves*

Jose "Luis" de "Carvalho" Lalandia Ribeiro;
Jose "Manuel" Rodrigues Casqueiro;
Jose "Manuel" da "Silva" Torres.

José de Vargas Bulcão.
Leonardo Eugénio Ribeiro de Almeida
Luís Manuel Neves Rodrigues.

Manuel Albino Casimiro de Almeida.
Manuel Ferreira Martins — **Técnico Presidente**
Manuel Joaquim Dias Louréiro — **Suplente Presidente**

Rui Alberto Limpo Salvada.
 Rui Gomes da Silva.
 Rui Manuel P. Chancerelle de Machete.
 Vítor Pereira Crespo

João António Gonçalves do Amaral.
 Lino António Marques de Carvalho.
 Octávio Augusto Teixeira.

Partido Socialista (PS):

Alberto Marques de Oliveira e Silva.
 António Magalhães da Silva.
 Jaime José Matos da Gama.
 João Rosado Correia.
 José Apolinário Nunes Portada.
 José Florêncio B. Castel Branco.
 José Socrates Carvalho Pinto de Sousa.
 Manuel António dos Santos.
 Raul d'Assunção Pimenta Rêgo.

Partido Renovador Democrático (PRD):
José Silva Lopes.

Partido Ecologista Os Verdes (MEP/PV):
Maria Amélia do Carmo Mota Santos.

Deputados Independentes:
Raul Fernandes de Morais e Castro.

Proposta de Lei n.º 67/V

Declaração de voto enviada à Mesa para publicação relativa a votação final global da Proposta de Lei n.º 67/V.

Apesar de o PSD ter aprovado parte das propostas de alteração apresentadas pelo PS, designadamente as que mantinham a taxa 0 de IVA para a verba de 2.5 da Lista I (Aparelhos ortopédicos, cintas médico-cirúrgicas e meias medicinais, cadeiras de rodas e veículos semelhantes, accionados manualmente ou por motor, para deficientes, aparelhos, artefactos e demais material de prótese ou compensação destinados a substituir, no todo ou em parte, qualquer membro ou órgão do corpo humano ou a tratamento de fracturas), para a verba 2.6 da Lista I (Utensílios e quaisquer aparelhos ou objectos especificamente concebidos para utilização de invisuais), e para a verba 2.7 a Lista I (Utensílios e outros equipamentos exclusiva ou principalmente destinados a operações de socorro e salvamento efectuadas por associações humanitárias e corporações de bombeiros, bem como pelo Instituto de Socorros a Náufragos e pelo SANAS — Corpo Voluntário de Salvadores Nadadores), o PS absteve-se na votação final global da Proposta de Lei n.º 67/V, porquanto o PSD não aceitou a manutenção da isenção de IVA prevista no n.º 2 do art.º 15 do CIVA — Aquisição e Importação de Bens destinados a ofertas a instituições nacionais de interesse público e de relevantes fins sociais bem como de ambulâncias e viaturas destinadas ao transporte colectivo de utentes dos equipamentos sociais das instituições privadas de solidariedade social.

Partido Comunista Português (PCP):

José Manuel Antunes Mendes
 José Manuel Maia
 Maria Luísa Amorim.
 Maria Odete Santos.
 Rogério Paulo S. de Sousa Moreira.

Deputados Independentes:

Maria Helena do R. da C. Salema Roseta.

Faltaram à sessão os seguintes Srs. Deputados:

Partido Social-Democrata (PPD/PSD):

Álvaro José Rodrigues Carvalho.
 António José Caeira da Motta Veiga.
 Filipe Manuel Silva Abreu.
 Flausino José Pereira da Silva.
 Manuel José Dias Soares Costa.
 Maria Assunção Andrade Esteves.
 Rui Manuel Almeida Mendes.
 Vasco Francisco Aguiar Miguel.

Partido Socialista (PS):

António Domingues Azevedo.
 Helena de Melo Torres Marques.
 Jorge Luís Costa Catarino.
 José Luís Costa do Amaral Nunes.
 José Vera Jardim.
 Vítor Manuel Ribeiro Constâncio.

Partido Comunista Português (PCP):

Ana Paula da Silva Coelho.
 Carlos Alfredo do Vale Gomes Carvalhas.
 Carlos Alfredo Brito.
 Carlos Campos Rodrigues Costa.
 Domingos Abrantes Ferreira.
 Jerónimo Carvalho de Sousa.

O Deputado do PS,
 Gameiro dos Santos

OS REDACTORES: José Nogueira Diogo — Maria Amélia Martins

DIÁRIO
da Assembleia da República

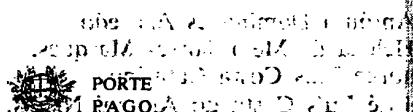
Depósito legal n.º 8818/85

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, E. P.

AVISO

Por ordem superior é para constar, comunicar-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam apostila a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

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 — 1092 Lisboa Codex



1 — Preço de página para venda áulso; 4\$50; preço por linha de anúncio, 93\$.

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 Novembro e Dezembro do ano anterior que completam a legislatura serão adquiridos ao preço de capa.

3 — Os prazos de reclamação de faltas do *Diário da República* para o continente e regiões autónomas e estrangeiro são, respectivamente, de 30 e 90 dias à data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO 234\$00