



# DIÁRIO

## da Assembleia da República

XII LEGISLATURA

4.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2014-2015)

### REUNIÃO PLENÁRIA DE 2 DE OUTUBRO DE 2014

**Presidente:** Ex.<sup>mo</sup> Sr. [Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva](#)

**Secretários:** Ex.<sup>mos</sup> Srs. [Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco](#)  
[Jorge Manuel Capela Gonçalves Fão](#)

## SUMÁRIO

O Presidente (Guilherme Silva) declarou aberta a sessão às 15 horas e 9 minutos.

Deu-se conta da apresentação do projeto de resolução n.º 1120/XII (4.ª).

Procedeu-se a um debate de urgência, requerido pelo Grupo Parlamentar do PCP, sobre política de transportes. Proferiram intervenções, na fase de abertura, o Deputado [Bruno Dias](#) (PCP) e o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações (Sérgio Monteiro), tendo usado da palavra durante o debate, a diverso título, além daqueles oradores, os Deputados [Nuno Filipe Matias](#) e [Carina Oliveira](#) (PSD), [Ana Paula Vitorino](#) (PS), [Rui Barreto](#) (CDS-PP), [Jorge Machado](#) (PCP), [Mariana Mortágua](#) (BE), [Heloísa Apolónia](#) (Os Verdes), [Adriano Rafael Moreira](#) (PSD), [Fernando Jesus](#) (PS), [Hélder Amaral](#) (CDS-PP) e [Jacinto Serrão](#) (PS).

No encerramento do debate, intervieram o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações e o Deputado Bruno Dias (PCP).

Foram discutidos conjuntamente, na generalidade, a proposta de lei n.º [248/XII \(4.ª\)](#) — Autoriza o Governo a definir os termos e as condições para o acesso à profissão

de ama e o exercício da respetiva atividade e o projeto de lei n.º [668/XII \(4.ª\)](#) — Revê o regime laboral das amas (PCP). Intervieram o Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social (Pedro Mota Soares) e os Deputados [David Costa](#) (PCP), [Joana Barata Lopes](#) (PSD), [Mariana Aiveca](#) (BE), [Idália Salvador Serrão](#) (PS) e [Inês Teotónio Pereira](#) (CDS-PP).

Os projetos de lei n.ºs [660/XII \(4.ª\)](#) — Estabelece um número máximo de alunos por turma e por docente nos estabelecimentos de educação pré-escolar e dos ensinos básico e secundário (BE), [559/XII \(3.ª\)](#) — Estabelece o número mínimo e máximo de alunos por turma (PS), [667/XII \(4.ª\)](#) — Estabelece medidas de redução do número de alunos por turma visando a melhoria do processo de ensino-aprendizagem (PCP) e [669/XII \(4.ª\)](#) — Estipula o número máximo de aluno por turma (Os Verdes) foram discutidos em conjunto, tendo feito intervenções os Deputados [Luís Fazenda](#) (BE), [Odete João](#) (PS), [Diana Ferreira](#) (PCP), [Heloísa Apolónia](#) (Os Verdes), [Maria Ester Vargas](#) (PSD) e [Michael Seufert](#) (CDS-PP).

O Sr. Presidente (Guilherme Silva) encerrou a sessão eram 17 horas e 50 minutos.

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Srs. Deputados, Srs. Jornalistas, está aberta a sessão.

*Eram 15 horas e 9 minutos.*

Peço aos Srs. Agentes de autoridade o favor de abrirem as galerias.

A nossa ordem do dia é a seguinte: ponto 1, debate de urgência, requerido pelo PCP, sobre política de transportes. Segue-se, como ponto 2, o debate conjunto, na generalidade, da proposta de lei n.º 248/XII (4.ª) — Autoriza o Governo a definir os termos e as condições para o acesso à profissão de ama e o exercício da respetiva atividade e do projeto de lei n.º 668/XII (4.ª) — Revê o regime laboral das amas (PCP). Por último, o ponto 3 consiste na discussão conjunta, na generalidade, dos projetos de lei n.ºs 660/XII (4.ª) — Estabelece um número máximo de alunos por turma e por docente nos estabelecimentos de educação pré-escolar e dos ensinos básico e secundário (BE), 559/XII (3.ª) — Estabelece o número mínimo e máximo de alunos por turma (PS), 667/XII (4.ª) — Estabelece medidas de redução do número de alunos por turma visando a melhoria do processo de ensino-aprendizagem (PCP) e 669/XII (4.ª) — Estipula o número máximo de alunos por turma (Os Verdes).

Vou dar a palavra ao Sr. Secretário para proceder à leitura do expediente.

O Sr. **Secretário** (Duarte Pacheco): — Sr. Presidente, deu entrada na Mesa e foi admitida por V. Ex.ª uma única iniciativa legislativa. Trata-se do projeto de resolução n.º 1120/XII (4.ª) — Renegociar a dívida, preparar o País para a saída do Euro e retomar o controlo público da banca para abrir caminho a uma política soberana de desenvolvimento nacional (PCP), que baixou à 5.ª Comissão.

É tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Srs. Deputados, vamos dar início ao debate de urgência, requerido pelo PCP, sobre política de transportes.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.ªs e Srs. Deputados: A política de transportes do atual Governo PSD/CDS-PP tem seguido três eixos fundamentais.

Primeiro: transformar serviços públicos em negócios privados, não ao serviço do povo e do País mas ao serviço dos interesses dos grupos económicos.

Segundo: penalizar de uma forma brutal os trabalhadores e os utentes das empresas do setor com aumentos de preços, encerramento de serviços, cortes salariais, congelamentos de carreiras, ataques aos direitos, perseguições e represálias, etc., etc., etc.

Terceiro: sacrificar setores decisivos para a vida das pessoas, estratégicos para a economia, vitais para a gestão dos recursos do País — energéticos, ambientais, etc. — e para a própria soberania nacional, ao sabor das agendas das multinacionais.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — À pressa e pela calada, no recato do Conselho de Ministros, o Governo aprovou o «quadro jurídico», seja lá o que isso for, que abre a porta às novas PPP, apresentadas como concessões nos transportes públicos de Lisboa, com a Carris e o Metropolitano de Lisboa na mira e a Transtejo/Soflusa na calha.

No Porto, avança já há mais tempo, com uma total falta de transparência e de respeito pelos trabalhadores e pelas populações, o processo no mesmo sentido em relação à STCP (Sociedade de Transportes Coletivos do Porto) e à Metro do Porto.

A experiência desastrosa para o interesse público que se verifica há anos na Metro do Porto, uma PPP lançada por uma empresa pública,...

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... às ordens do Governo, com passivos brutais para o Estado e lucros garantidos para os grupos económicos, é o mesmíssimo modelo que querem eternizar naquela empresa e agora impor e aplicar na STCP, na Carris, na Metro de Lisboa.

Quando países como o Reino Unido aprendem com os erros e recuam nas medidas tomadas há anos atrás, é o Governo português a querer seguir, aqui, em Portugal, essa mesma receita de desastre.

Receita de desastre que, aliás, tem vindo a ser imposta pelo Governo e seguida no setor do transporte aéreo, como ontem mesmo ficou patente na audição do Presidente da TAP na Comissão de Economia, fruto da insistência do PCP, face ao que se tem verificado com o desinvestimento e o crescimento não sustentado na companhia, com os problemas na manutenção, no *handling* e no transporte aéreo.

Ficámos ontem a saber que o Governo demorou seis meses a autorizar o recrutamento de pessoal que a companhia vinha solicitando. É disto que se trata quando falamos dos bloqueios do Governo à defesa do setor público.

O Governo decidiu este ano avançar para aquilo a que chamou a fusão da REFER (Rede Ferroviária Nacional) com a EP, Estradas de Portugal, e que, na realidade, representa um novo passo no caminho de pulverização do setor ferroviário nacional com a destruição da REFER. Cada uma destas empresas têm especificidades muito próprias, nas suas tarefas e profissões, numa formação, numa cultura de projeto e obra e segurança rodoviária e ferroviária próprias.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Muito bem!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Esta opção do Governo parece um disparate ou uma brincadeira de mau gosto, mas é muito mais grave, é uma irresponsabilidade, uma medida desastrosa e potencialmente destrutiva do património de conhecimento e capacidade técnica da ferrovia nacional.

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Rato** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Olhando para a REFER, o Governo fala de ganhos rápidos — estará a pensar na alienação do património ferroviário, na venda da REFER Telecom e da REFER Engineering, na subconcessão dos Centros de Controlo Operacional, etc.

O objetivo do Governo, custe o que custar, é reduzir toda a atividade pública à gestão de PPP, concessões, subconcessões e subcontratos.

Reiteramos, aqui, as questões que já colocámos, sem respostas do Governo até à data.

O Governo tem consciência da profunda degradação da fiabilidade e segurança na operação ferroviária, e dos transportes em geral, que ocorreu nos últimos três anos, fruto das suas políticas? E de como essa degradação se acentuaria brutalmente com a implementação destas medidas?

Quantos trabalhadores o Governo pensa despedir para alcançar esse valor propagandeado das poupanças de 50 milhões de euros na REFER e EP? Vai ou não o Governo travar este processo, evitando agora custos dramáticos que serão cada vez mais graves para o futuro?!

O que Portugal deveria estar hoje a discutir era a reconstrução do que foi destruído nos últimos 20 anos: a fusão da CP, da REFER, da EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário) e da CP Carga numa empresa pública ferroviária, aí sim, com evidentes ganhos de eficiência e poupanças.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Até porque o que hoje se discute na Europa é o retomar dessa opção e é o reconhecimento de que a política de separação do transporte e da infraestrutura ferroviária só trouxe vantagens para a Alemanha, e para sua multinacional, DB (Deutsche Bahn), que aproveitou para se expandir à maioria dos países europeus, incluindo o nosso, em nome de uma diretiva que a Alemanha nunca cumpriu.

O que se impõe é reconstituir e consolidar o setor ferroviário nacional, acabar com a teia de direções e administrações, de empresas autónomas sem autonomia, de portas giratórias de gestores e contratos externos. É esse o desafio que deixamos ao Governo.

Estas e outras importantes matérias, que ao longo deste debate iremos tratar, foram, aliás, abordadas nas iniciativas e contactos que o PCP tem vindo a desenvolver.

Tivemos o testemunho e a reflexão ao longo das últimas semanas, de forma atualizada e aprofundada, com o envolvimento de sindicatos e comissões de trabalhadores, autarcas, comissões de utentes, organizações de defesa do ambiente, especialistas de transportes, que participaram nas Audições Parlamentares do PCP, realizadas no Porto e em Lisboa, nos dias 22 e 29 deste mês, precisamente sobre este tema.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Queremos daqui saudar as entidades e as pessoas que contribuíram com a sua experiência, a sua intervenção, e que continuam a agir, a erguer a voz e a lutar em defesa de um setor de transportes público, moderno, desenvolvido, ao serviço do povo e do País. É esse também o contributo que queremos trazer, ao agendar este debate de urgência potestativo.

*Aplausos do PCP e de Os Verdes.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações** (Sérgio Monteiro): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: No lançamento deste debate de urgência, julgo que é importante que possamos recordar o que estava no Programa do Governo e o papel que o Governo entende que o setor dos transportes e as infraestruturas tem no País e na sua economia.

Estes setores são instrumentos ao serviço da economia, da sua competitividade, das pessoas que os utilizam para os movimentos casa-trabalho, para desenvolver a sua atividade, ou para lazer e recreio, mas não pode ser um instrumento de arremesso político nem estar capturado por outras agendas, sejam elas laborais ou de mero interesse económico.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações:** — E a ideologia, por muito respeitável que seja, não pode nunca sobrepor-se a um interesse público, ao serviço prestado às pessoas e à proteção do contribuinte.

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Rato** (PCP): — Mas é o que têm feito!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações:** — Esta clarificação é muito importante no lançamento do debate, porque todas as decisões que temos tomado têm como matriz-base esta visão sobre o setor: ele não está ao serviço de ninguém, ele é uma componente fundamental da competitividade da nossa economia.

Este setor tem sido um pilar fundamental do processo de reformas estruturais que o Governo tem levado a cabo, fazendo parte, por isso, da reforma do Estado, que muitos anunciam como não feita e eu gostava, hoje, de poder dar o meu contributo para demonstrar o que neste setor tem vindo a ser feito.

O nível de indemnizações compensatórias, dinheiro dos contribuintes transferido para as empresas que prestam o serviço, em 2010, o último ano em que este Governo não teve responsabilidade governativa, foi de 173 milhões de euros.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — E o caderno de encargos das PPP?

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — No próximo ano, no final do nosso mandato, o nível de indemnizações compensatórias em empresas que prestam serviços de exploração será zero. A poupança, por ano, é, por isso, de 173 milhões de euros.

Estas empresas tinham um nível de custo operacional, no final de 2010, de 998 milhões de euros e o nível de custos operacionais no final de 2013, o último ano de exercício completo, é de 740 milhões de euros — 258 milhões de euros/ano menos de custo operacional do que o que existia.

Outro aspeto fundamental é a taxa de crescimento médio da dívida, não em valor absoluto, mas em valor percentual — que é assim que deve ser medida para a realidade ser comparável —, entre os anos de 2005 e 2010 e os anos de 2011 a 2013. Por ano, em média, entre 2005 e 2010, a dívida cresceu 9,5% ao ano, composto todos os anos sobre um montante cada vez maior.

Isto aconteceu num período em que as taxas da dívida pública a 10 anos eram significativamente inferiores a esta taxa média de crescimento. Entre 2011 e 2013, com o nosso mandato, conseguimos reduzir o crescimento da dívida para níveis médios de 5% ao ano, ou seja, abaixo do custo médio que a dívida pública teve durante este período e o custo do *stock* da dívida.

Mas tendo sido feito tudo isto, queria deixar o testemunho nesta Câmara de que o processo de reforma do Estado no setor continua. A abertura da exploração do transporte público à iniciativa privada com a manutenção do serviço público e com a limitação da variação das tarifas à inflação é para continuar. Haverá transferência de risco comercial para os parceiros privados, ao contrário do que aconteceu no passado. Os parceiros comerciais serão responsáveis pelo investimento em material circulante, ao contrário do que aconteceu no passado.

Sobre a fusão da EP/REFER, abordada na intervenção do Deputado Bruno Dias, ela não tem outro propósito do que continuar a poupar dinheiro aos contribuintes.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — É cortar as fatias do lombo e vender por atacado!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Racionalizar o custo operacional através de pagamentos inferiores pelas contratações, decisões de investimento concertadas e mais racionais e vender património não estratégico para a atividade em nome da redução da dívida é, do nosso ponto de vista, um objetivo meritório que devemos prosseguir.

Estimamos, hoje, que no período entre 2015 e 2019 a poupança, face ao custo destas empresas em 2014, seja num valor acumulado de 1021 milhões de euros.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Quando vão dar dividendos aos novos donos?

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — O processo de privatizações foi muito bem-sucedido no setor das infraestruturas e comunicações e continuamos a monitorizar todas as oportunidades que existem de abrir a economia portuguesa à iniciativa privada, de diversificar fontes de financiamento e garantir o desenvolvimento sustentável das empresas.

Por isso, estamos já a ponderar, a breve trecho, o lançamento da privatização da Carristur,...

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Dá lucro!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — ... uma empresa que deve ficar aberta à iniciativa privada num setor concorrencial como é o setor turístico e que se deve manter a promover o desenvolvimento desta atividade.

Mas para além desta visão de arrumar a casa, temos uma visão estratégica para o futuro, através da aprovação do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas, um processo participativo e inclusivo, que tem como área-chave o desenvolvimento dos portos e do caminho de ferro, que prevê 6000 milhões de euros de investimento até 2022, que tem as fontes de financiamento identificadas, para que não se ache que, no futuro, se vão gerar encargos com esses investimentos, investimentos ao serviço da economia. E, depois, estamos a falar de um projeto nobre, inclusivo, que reduz as diferenças e promove a coesão social e territorial, como é o caso do Portugal Porta a Porta.

Arrumar a casa, consolidar o setor e projetar o futuro. Este foi nosso mandato desde o início, continua a ser o nosso mandato agora e sê-lo-á até ao fim da Legislatura.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Matias.

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Em primeiro lugar, queria fazer uma saudação ao PCP por ter trazido aqui um tema importante e útil.

Importante porque todos conhecemos e reconhecemos a importância do setor dos transportes na vida de todos os cidadãos, na sua organização diária e no que diz respeito à sua qualidade e utilidade para a sua vida. Mas também é importante porque este tema é útil, em primeiro lugar, para percebermos em que estado estava o setor dos transportes quando, no início de 2011 e no início do mandato deste Governo, pudemos constatar o peso da dívida, dos passivos e do conjunto de disfunções que este setor tinha, infelizmente, acumulado.

**Vozes do PSD:** — Muito bem! É bom lembrar!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E agora? E hoje?

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — E por que é que tinha?

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Mas é útil também para que alguma esquerda, aquela esquerda que usa a utopia mas não diz como é que a organizaria, como é que a financiaria e como é que a haveria de pagar, pudesse explicar qual seria a alternativa. Qual era o setor dos transportes que gostaria de organizar e como é que o iria financiar e pagar sob a forma de impostos?

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Quando chegar o Orçamento do Estado já vai ver!

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — É igualmente útil para alguma esquerda que teve responsabilidades governativas, para ter a humildade democrática de reconhecer os erros, aprender com o conjunto de decisões que tiveram impacto no futuro e na fatura que hoje estamos a pagar, e é ainda útil para que se faça pedagogia junto dos cidadãos, para se demonstrar a realidade que tínhamos e aquilo que se está a fazer com a reestruturação, o ajustamento e a sustentabilidade que se está a devolver ao setor dos transportes.

Poderíamos começar, desde já, com um dado objetivo. Em janeiro de 2005, o passivo acumulado deste setor era mais de 10 000 milhões de euros.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Financeiro, financeiro!

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Passados seis anos, em junho de 2011, esse passivo ascendia a mais de 17 000 milhões de euros. Estamos a falar de quase 7000 milhões de euros acrescentados sob a forma de dívida e sob a forma de impostos que, necessariamente, terão de ser cobrados no futuro para ajudar a contribuir para a resolução deste problema.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E agora? E hoje?

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — São situações e disfunções que é importante que se perceba que existem, bem como a necessidade de se fazer este ajustamento.

A pergunta que deixamos ao Governo é a de saber o que é que tem sido feito, que desafios temos ainda pela frente, que poupanças é que já começaram a ser assimiladas, que reestruturação tem sido pensada e — é importante deixar esta nota — se tem ou não sido concretizada esta reestruturação com coesão, com lealdade e com paz social em relação a trabalhadores, ao funcionamento das empresas e ao que para nós é essencial: a definição do conceito de serviço público, porque o que está aqui em causa não é transformar o

serviço público em negócios, é dar-lhe sustentabilidade, ao serviço dos cidadãos. Isso é fundamental e este Governo tem-no feito.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — É acabar com o serviço público!

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Carina Oliveira.

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Ao longo desta Legislatura, penso que já perdemos a conta aos debates a que temos assistido nesta Câmara sobre transportes, infraestruturas, mobilidade, as antigas «obras públicas», permitam-me o saudosismo do nome.

E digo isto, precisamente, porque aquilo a que assistimos da parte de alguns partidos políticos é a uma fixação num passado organizacional do Estado que nunca teve bons resultados, que nunca provou funcionar bem, que piorou com muitas das opções políticas acumuladas e, se não funcionou bem, vamos manter tudo na mesma?

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Porque agora está muito melhor!...

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Bastará atirar dinheiro, que não temos, para cima dos mesmos problemas, dinheiro que, no tempo das bolsas gordas, não os resolveu?

Não basta vir fazer diagnósticos catastrofistas nesta Sala, Srs. Deputados, não basta vir criar ondas de alarme social, não chega pegar em números soltos para sindicato ver e dizer as frases do costume: desmantelamento dos serviços públicos (como se eles funcionassem bem e barato), que é sempre a favor dos privados, que é o ataque aos trabalhadores, colocando-os como escudos políticos entre administrações e a tutela. E, acima de tudo, não basta criar ódios contra tudo e contra todos, aqui e ali.

Pede-se mais à nossa responsabilidade de Deputado e, principalmente, espera-se mais da nossa atuação.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — O que queremos, queremos todos, nesta área. Queremos eficiência de transporte, onde a confiança nos sistemas de transporte seja motivo para que todos os possam utilizar nas suas deslocações.

Queremos mobilidade de pessoas e mercadorias, e que essa mobilidade não seja apenas em Lisboa e no Porto — há mais País que precisa de transportes.

**Vozes do PSD:** — Bem lembrado! Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Queremos empresas de transportes com boas práticas ambientais, de segurança e inovação tecnológica, a par com as melhores experiências europeias e mundiais.

Queremos empresas de gestão de transportes com preocupações financeiras equilibradas, porque queremos e precisamos de transportes ao serviço da economia.

Acima de tudo, meus senhores, o nosso objetivo tem de ser o passageiro, as suas deslocações, necessidades e disponibilidades.

O passageiro, que é o cidadão e não os sindicatos, as empresas ou as vontades políticas, não quer saber quem lhes está a prestar o serviço, se é público se é privado, se é azul ou cor-de-rosa. O cidadão quer é que lhe seja prestado um serviço que lhe garanta fiabilidade e que seja possível de pagar.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — E se com isso for preciso privatizar empresas, que assim seja. Não há demónios nesta bancada.

**Vozes do PSD: — Muito bem!**

A Sr.<sup>a</sup> **Carina Oliveira** (PSD): — Sem pagar indemnizações compensatórias, sem acrescentar mais euros aos cofres do Estado, a acrescentar risco aos parceiros privados e, principalmente, a conseguir fazer investimento.

O que não podemos é continuar a pagar indemnizações compensatórias aos níveis a que temos feito até aqui — o País não as pode pagar. Não podemos ter modelos em que o custo é do Estado, o risco é do Estado e, quanto tudo falha, paga o Estado, novamente. E, acima de tudo, modelos complexos, não articulados, não interoperacionais, pouco eficientes e pouco fiscalizados.

Precisamos, por isso, de coragem nestas mudanças, de valores que lhes estejam subjacentes e, meus caros colegas e Governo, precisamos de compromissos. Seja em austeridade, seja em tempos de cofre cheio, há uma tela de fundo onde temos de assentar toda a nossa atuação: com o que temos, como é que fazemos? Sem utopias.

É disto que precisamos e é disto que o País está à espera: de modelos de diálogo com as empresas de transporte, articulação com as autarquias e, também, de alguma humildade, porque, se não se fez, vai fazer-se, se se errou, vai corrigir-se. Compromisso e trabalho é isso mesmo e no final tem de valer a pena.

Acima de tudo, precisamos de novos modelos de funcionamento nos transportes: com o que temos, como é que fazemos, porque como está não pode continuar, porque não o podemos suportar.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Paula Vitorino.

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Paula Vitorino** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O setor dos transportes tem sido objeto de uma política atentatória do serviço público, de uma prestação de qualidade aos cidadãos, dos trabalhadores e da boa governação.

Perdemos 120 milhões de passageiros, já passámos o endividamento, contando com os aumentos de capital, de 17 000 milhões de euros para 21 000 milhões de euros, mas quando pensamos que nada mais vai acontecer de mal, lá vamos nós ter mais uma medida. E vou só apenas referir quatro aspetos.

Primeiro aspeto: taxas aeroportuárias. Cinco aumentos em pouco mais de um ano, Sr. Secretário de Estado! Este é o resultado da privatização de um monopólio público sem se ter tido o cuidado e o rigor de cuidar, no contrato de concessão, de defender os interesses nacionais. Aliás, com aumentos, segundo alguns operadores, próprios dos países totalitários.

Sr. Secretário de Estado, isto representa um claro aumento dos custos de contexto num país que, como sabemos, depende cada vez mais das exportações e do turismo.

E não venha com a conversa que está abaixo da média europeia, senão teríamos de falar do ordenado mínimo nacional e do que se passa com os nossos salários.

A pergunta que lhe faço é muito simples, nesta matéria: tem algum mecanismo no contrato de concessão para proteger a economia portuguesa? Arquivou o quadro regulatório estabelecido por decreto-lei. Sr. Secretário de Estado, V. Ex.<sup>a</sup> fez uma PPP com ajuste direto, com negociação particular, com rendas garantidas crescentes.

*Aplausos do PS.*

Mas ainda falando em internacionalização e custos de contexto, passamos para a TAP. Sempre a vai privatizar, Sr. Secretário de Estado? E como? Vai fazer a mesma coisa que fez na ANA? E não vai defender os interesses?

E, Sr. Secretário de Estado, já é oportuno responder agora sobre os atrasos, a degradação do serviço, a impossibilidade de tratar os passageiros como deve ser, ou ainda é cedo para responder a isto? Ontem, o Sr. Presidente da TAP declarou aqui, na Assembleia da República, uma coisa muito simples. Declarou que uma razão que levou à degradação do serviço foi a fuga de pilotos e técnicos altamente qualificados devido aos



cortes que foram feitos e devido à burocracia introduzida por V. Ex.<sup>a</sup>, que impediu a contratação e a formação atempada dos seus substitutos. Diga de sua justiça, por favor, Sr. Secretário de Estado.

*Aplausos do PS.*

Terceiro aspeto: fusão da EP com a REFER.

Este é um claro exemplo da degradação do serviço público. Este caso é até de quem não percebe nada de empresas e, muito menos, do setor. Sr. Secretário de Estado, misturar engenharia ferroviária com engenharia rodoviária é assim como quem acha que os cirurgiões ortopédicos, se não tiverem nada para fazer, poderão fazer «uma perninha» a fazer neurocirurgias ou a fazer partos!

*Aplausos do PS.*

Sr. Secretário de Estado, não pode ser!... Mas é melhor falar baixinho, não vá dar ideias ao Sr. Ministro da Saúde!

*Risos do PS.*

Mas mesmo se não for tão grave do ponto de vista técnico, do ponto de vista financeiro é gravíssimo o que estão a preparar-se para fazer. Sr. Secretário de Estado, não diga que é para poupar 50 milhões de euros, não diga que é para aumentar a eficiência do serviço, diga a verdade aos portugueses. E a verdade, Sr. Secretário de Estado, é que o modelo de financiamento que está em cima da mesa é aumentar o ISP (imposto sobre produtos petrolíferos), é aumentar os combustíveis, é pôr o contribuinte a pagar. Este novo modelo não faz sentido nenhum.

*Aplausos do PS.*

Quarto aspeto, Sr. Secretário de Estado: as concessões de serviço público. Que vergonha, Sr. Secretário de Estado! O que se passa com a STCP (Sociedade de Transportes Coletivos do Porto) é uma coisa que não pode acontecer. Erros gravíssimos! São mais de 2200 perguntas com erros técnicos graves, não se sabe qual é o serviço, não se sabe qual é a rede, os operadores não vão concorrer se não for emendado e já passou o prazo para responderem — terminava a 12 de setembro. Passou o prazo para entrega de propostas, que foi adiado *sine die* porque vocês não responderam. VV. Ex.<sup>as</sup> têm de ter, de facto, uma atuação mais séria.

E quanto ao Metro do Porto, Sr. Secretário de Estado, como é? Já deviam ter lançado o concurso há um ano. A concessão acaba no final deste ano, precisam de três a seis meses para preparar o início da operação e nada foi feito.

**Vozes do PS:** — Mais um ajuste direto!

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Paula Vitorino** (PS): — Esperemos que os privados tenham mais sentido de Estado e continuem com o serviço apesar de não terem concessão.

Sr. Secretário de Estado, relativamente a todas as concessões, quem é que o Governo está a enganar? São os privados, porque lhes criam expectativas ao lançar concursos públicos ou a anunciar que vão lançar concursos públicos, como no caso da CARRIS, em que disseram que seria lançado em setembro e agora, como sempre, foi adiado um mês, e vai ser lançado em outubro, e, entretanto, andam a negociar com as câmaras municipais? Estão a enganar as câmaras ou estão a enganar os privados? É necessário esclarecer isto.

E, Sr. Secretário de Estado, relativamente a estas concessões, como é que fazem com os trabalhadores? Vão ser despedidos antes ou depois de a empresa ser concessionada? Também seria bom que esclarecesse este assunto.

Este Governo anda há mais de três anos a diabolizar o Estado e o serviço público. Já fez e prepara-se para fazer novas parcerias público-privadas, com rendas garantidas, crescentes, como no caso da ANA, e sem salvaguarda dos interesses do Estado e dos cidadãos.

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Faça favor de terminar, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Paula Vitorino** (PS): — Vou terminar, Sr. Secretário de Estado.

*Risos.*

Peço desculpa, Sr. Presidente.

As regras comunitárias são iguais para todos; quer os regulamentos, quer as *golden share* são iguais para todas. A Alemanha e a França não só não acabaram com as *golden share* como também as empresas públicas, alemãs e francesas andam a preparar-se para vir às nossas privatizações, à liberalização, ao mercado liberalizado que o senhor criou.

Portanto, Sr. Secretário de Estado, acabe com o discurso «oh, meu Deus, porque me fizeste tão bom!» e «estou a resolver os males todos do mundo»; esteja quietinho e não faça mais nenhuma maldade nos meses que ainda lhe restam.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Luís Menezes** (PSD): — Isso é que era bom!

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Sr.<sup>a</sup> Deputada, registei o seu protesto sofisticado de me fazer passar para a bancada do Governo, como reação à direção dos trabalhos parlamentares.

*Risos.*

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Barreto.

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Em primeiro lugar, quero saudar o PCP por ter trazido a esta Câmara um debate tão importante sobre um setor absolutamente estratégico, que tem a ver com o interesse de todas as populações, um debate, aliás, ao qual o Governo nunca se furtou.

Ouvi com muita atenção a intervenção do Sr. Deputado do Partido Comunista Português e pensei que, tratando-se de um debate de urgência, o PCP, desta vez, pudesse trazer-nos um conjunto de propostas novas, algum estudo que tivesse elaborado, um conjunto de sugestões que contribuíssem para uma visão diferente do setor dos transportes, em Portugal.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Não percebeu nada!

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — Porém, o que ouvi foi manifestamente uma retórica de imobilismo. É isso, aliás, o que tem caracterizado o Partido Comunista Português.

Mas centrando o debate, há uma questão em que é manifestamente importante refletirmos hoje e que é a seguinte: por que é que o Governo português necessita de reestruturar o setor dos transportes? Esta é que é a questão fundamental. E para isso temos de, infelizmente, recuar ao passado — muitas vezes, para percebermos o presente e para introduzirmos ação no futuro, temos de perceber o passado —, porque chegámos a um modelo que manifestamente conduziu à insustentabilidade financeira. Um modelo em que o setor dos transportes acumulava dívidas sucessivas,...

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — E agora não acumula!?...

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — ... em que o setor dos transportes acumula resultados operacionais negativos, em que as empresas do setor dos transportes têm uma dívida colossal, com juros totalmente insuportáveis. E se não conseguirmos fazer este diagnóstico, nunca introduziremos melhorias no sistema.

Também convém perceber o que é que o Governo tem feito. O que o Governo tem feito é introduzir boas práticas de gestão no setor dos transportes. E com coragem, porque isto é muito difícil, há muitas resistências mas tem, de uma vez por todas, de ser feito.

O que o Governo tem feito é melhorar a eficiência e reduzir custos, desonerando o contribuinte, que é aquele que, por via do Orçamento, em última análise, sustenta o sobre-endividamento das empresas públicas.

Sr. Secretário de Estado, quero questioná-lo sobre a racionalidade que tem introduzido na gestão dos transportes públicos. Foi aqui falado na fusão das empresas do setor dos transportes. Pergunto-lhe, Sr. Secretário de Estado: a fusão do setor dos transportes põe em causa as obrigações do serviço público, do serviço que é prestado aos utentes? Não é uma gestão rigorosa que defende o contribuinte? Coloca em causa a qualidade do serviço que é prestado aos utentes? A disciplina orçamental, que é absolutamente fundamental nos padrões modernos de organização e de funcionamento das empresas,...

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Só é moderno o que é privado?!

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — ... põe em causa o serviço público? Alguma das medidas que já tomou, Sr. Secretário de Estado, implicou a não prestação de algum serviço às populações?

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Implicou!

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — Outra questão tem a ver com o seguinte: estas medidas exigem coragem e este Governo tem tido coragem. E chamo a atenção para um assunto que nos é caro e com o qual sei que o Sr. Secretário de Estado tem tido uma enorme preocupação, que é fazer as reformas que se impõem e são difíceis, mas fazê-las com as organizações e não contra as organizações, e com uma enorme sensibilidade social na preconização dessas medidas.

Por isso, gostaria que o Sr. Secretário de Estado nos falasse também de alguns dos resultados positivos que já conseguiu durante este mandato.

*Aplausos do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O que o Governo está a fazer nas empresas públicas de transportes, no distrito do Porto, é revelador do crime económico e social que este Governo está empenhado em cometer. A STCP, cujos trabalhadores aqui saudamos mais uma vez, em nome do Partido Comunista Português, e a Metro do Porto são duas empresas fundamentais para o desenvolvimento económico e social do distrito do Porto. São duas empresas que resultam de avultadíssimos investimentos públicos que, agora, o Governo pretende, por via da concessão e subconcessão, entregar, «de mão beijada», aos privados.

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

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Este processo foi sendo preparado por sucessivos governos do PS, do PSD e do CDS, que, por via das administrações que foram nomeando, foram degradando a oferta de transportes e atacando os direitos dos trabalhadores. Só assim se percebe, Sr. Secretário de Estado, que na STCP mais de 140 serviços por dia não sejam realizados por falta de trabalhadores. Só assim se justifica a entrega a privados de linhas lucrativas, em que os serviços pioraram significativamente — veja-se, no distrito do Porto, as carreiras n.<sup>os</sup> 56, 64 ou 94.

Também o problema do endividamento destas empresas é usado para justificar o processo de privatização, quando o Governo sabe muito bem que a dívida não resulta dos direitos dos trabalhadores ou do serviço público que prestam. A dívida resulta dos swap ruinosos que celebraram,...

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

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — ... resulta do subfinanciamento do Governo nos investimentos realizados. Tudo isto para concretizar uma ideia muito simples: o investimento é público, os lucros ficam para os privados.

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

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Assim sendo, importa aqui denunciar, em nome do Partido Comunista Português, que os privados se regem pelo lucro e pela lógica do lucro e não pela lógica do serviço público ou da mobilidade.

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Portanto, as populações vão ficar com serviços públicos piores. O Governo vai gastar mais dinheiro, ao contrário do que o Sr. Secretário de Estado disse, porque o Governo assegura receitas garantidas para os privados neste concurso, que é uma verdadeira PPP ruínosa para o Estado. A STCP, com 46 milhões de euros, e a Metro do Porto, com 35 milhões de euros, representam receitas garantidas para os privados, mesmo que não transportem sequer um único passageiro, Sr. Secretário de Estado.

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Rato** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Mais, este processo consagra novas ameaças para os trabalhadores, que visam objetivamente facilitar e levar mais longe o agravamento da exploração dos trabalhadores.

Por outro lado, importa aqui denunciar o escândalo nacional que é o processo da EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário). A EMEF tinha contrato de arrendamento nas instalações em Guifões. O Sr. Secretário de Estado, em nome do Governo, manda despejar a EMEF das instalações para entregar estas mesmas instalações, de graça, aos privados,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É um escândalo!

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — ... enquanto a EMEF pagava uma renda por esse contrato de arrendamento.

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

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — É um processo de destruição da capacidade de manutenção do material circulante, que deixa o nosso País nas mãos dos fabricantes, num negócio multimilionário, em que compromete a soberania nacional de uma forma muito objetiva.

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

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sr. Secretário de Estado, como é que justifica isto tudo? Como é possível vir dizer que isto defende o interesse público? É que isso pressupunha que este Governo defendia o interesse público. O que o Governo quer, efetivamente, é defender negócios privados à custa do erário público, à custa das populações. E por isso, para o PCP, nem privatização, nem municipalização. O que se impõe é a reversão deste processo e a manutenção destas empresas, construídas à custa do erário público, no domínio e gestão

públicos, para as colocar ao serviço da economia e da população e não ao serviço dos lucros privados, como faz este Governo.

*Aplausos do PCP e de Os Verdes.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, temos uma única pergunta para a maioria e para o Governo e essa pergunta é: por que é que vão entregar a privados a concessão dos transportes públicos urbanos de Lisboa e do Porto? É que o Bloco de Esquerda tem argumentos e nós convidamos as bancadas da direita e do Governo a rebaterem esses argumentos e a fazerem um debate sério sobre os transportes, em Portugal.

É verdade, estas empresas acumularam dívida ao longo dos últimos anos, têm uma dívida astronómica. Mas não é verdade que a dívida se deva a problemas operacionais, nem a preços muito baixos, nem a salários muito altos. Essa dívida é feita porque sucessivos governos, do PS ao PSD, subfinanciaram estas empresas, aprovaram investimentos e não lhes deram o financiamento necessário, obrigando-as a ir pedir dinheiro emprestado à banca e, agora, estão agarradas a uma dívida à banca de que não conseguem livrar-se.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É verdade!

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — E, também é verdade, estas empresas tiveram prejuízos ao longo dos últimos anos. Mas aquilo que o Sr. Secretário de Estado não explica é que, em 2012, 86,3% dos prejuízos eram prejuízos financeiros. Ou seja, não é a operação que dá prejuízo, o que dá prejuízo são os juros que é preciso pagar à banca, são os *swap* especulativos, que as gestões dessas empresas fizeram com a cumplicidade de governos do PSD e do PS, que agora se armam em moralistas para os trabalhadores destas empresas e para quem usufrui destes serviços.

Chegado a este ponto, o Governo tinha dois problemas para resolver: tinha de melhorar o serviço de transportes, em Portugal, mantê-lo público e mais acessível, e tinha de resolver o problema da dívida. E a solução que apresenta é a concessão a privados. E nós perguntamos: e, então, a dívida? Vão resolver o problema da dívida? A Barraqueiro vai ficar com a dívida da Metro ou da Carris? Não vai! É que a dívida fica no Estado!

Segunda pergunta: os serviços ficaram melhores, estão melhores? Não estão! É que, para este serviço dar lucro operacional para ir para os privados, foi preciso reduzir carreiras, reduzir carruagens, reduzir trabalhadores, convidar gente a sair da empresa, reduzir salários, acabar com passes sociais, foi preciso fazer tudo para que o «Sr. Secretário de Estado das Privatizações» convencesse os privados a ficarem com o serviço de transportes. Tudo foi feito!

Os contribuintes perdem por dois lados: pagam a dívida das empresas através dos impostos e pagam os lucros dos privados através de preços mais elevados e menos qualidade de serviço.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É verdade!

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Srs. Deputados do PSD e do CDS, Sr. Secretário de Estado, o Sr. Secretário de Estado tem de explicar em que mundo é que este modelo é bom. E tem de explicar também por que é que aparentemente não chega, porque aparentemente os privados não estão satisfeitos: ou querem indemnizações compensatórias, ou querem menos serviço público no futuro para conseguirem ficar com as empresas. E é por isso que este processo é uma trapalhada, é por isso que este processo não para de ser adiado e é por isso que o Governo tem escondido este processo dos trabalhadores destas empresas.

Estão aqui hoje os trabalhadores da STCP. Aproveitem esta oportunidade e expliquem hoje a estes trabalhadores o que é que está a acontecer com a empresa onde trabalham. Expliquem a estes trabalhadores qual é o futuro da empresa onde trabalham, expliquem a estes trabalhadores se amanhã têm um posto de

trabalho. E expliquem às populações de Lisboa e do Porto o que vai acontecer aos serviços que eles achavam que tinham e que estão em risco por causa desta tentativa de privatização.

Sr. Secretário de Estado, Srs. Deputados, a nossa proposta é muito simples: voltem atrás nesta tentativa de concessão a privados dos transportes públicos. Mas, mesmo assim, se não voltarem atrás, façam um favor a este Plenário e a vós mesmos: arranjem um bom argumento para justificar esta teimosia ideológica que é a privatização de serviços públicos.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, gostaria de começar por lhe dizer que, a meu ver, o Sr. Secretário de Estado comete um grande erro, quando afirma que a política de transportes não está ao serviço de ninguém, porque deve estar, Sr. Secretário de Estado. Deve estar fundamentalmente ao serviço das populações. E julgo que era bom o Sr. Secretário de Estado ter essa consciência, porque, se puser a política de transportes ao serviço das populações, vai ver que recua em muitas das medidas propostas e implementadas por este Governo.

É que talvez seja importante que quem é responsável no Governo pela política de transportes tenha consciência de que há aqui um direito fundamental das populações, que é o seu direito à mobilidade — esse é um direito das populações, Sr. Secretário de Estado! E há de convir que não é para isso que o Governo trabalha. É que, se o Governo trabalhasse para isso, seguramente não estaríamos a assistir, neste País, não só a uma política de encerramento de carreiras, de linhas e de desregulação de horários, mas também a uma quebra de investimento.

É que se, de facto, a política de transportes estivesse ao serviço da mobilidade das populações, que seria feito da Metro do Porto, Sr. Secretário de Estado? Que seria feito do ramal da Lousã, Sr. Secretário de Estado? Que seria feito de uma ligação direta entre uma capital de distrito, Beja, e Lisboa, Sr. Secretário de Estado? Que seria feito de tanta coisa que ajudaria à concretização desse direito à mobilidade das populações?

Mas acho que o Sr. Secretário de Estado comete outro grande erro ao entender que os trabalhadores das empresas não são peças fundamentais para que elas prestem esse serviço público. Julgo, pela interpretação que fiz da intervenção do Sr. Secretário de Estado, que até desrespeitou os trabalhadores das empresas de transportes. Por exemplo, o Sr. Secretário de Estado sabe aquilo que se passa ao nível da STCP, o Sr. Secretário de Estado sabe da falta de pessoal, o Sr. Secretário de Estado sabe da exploração daqueles trabalhadores que fazem horários de trabalho desgastantes. O Sr. Secretário de Estado acha que isso não se repercute no serviço que é prestado à população? Não? Há de explicar, Sr. Secretário de Estado! E, naturalmente, o mesmo acontece noutras empresas.

Depois, o Sr. Secretário de Estado fala para as pessoas como se entendesse que os seus interlocutores são todos inocentes, digamos. É que, por exemplo, ao falar da privatização, diz: «A privatização é para continuar, isto não é nada ideológico!» Mas é tudo ideológico, Sr. Secretário de Estado! Na sua intervenção, é claro, dizia que não, mas é tudo ideológico.

Agora, Sr. Secretário de Estado, vamos lá ver o seguinte: os privados, legitimamente, digo eu, querem obter lucro. O Governo é que, ilegitimamente, entrega aquilo que é um serviço público e que deve servir, justamente, a mobilidade do País e as populações, ao setor privado. Porque há determinados setores que de tão estruturantes para o desenvolvimento do País não devem cair na mão da lógica da obtenção do lucro. É que isto, depois, repercute-se no quê? Os privados só querem garantir aquelas carreiras, aquelas linhas que são rentáveis, que lhes dão dinheiro, que lhes dão lucro e querem, obviamente, que as tarifas repercutam esse objetivo de obtenção de lucro. Ou isto é alguma mentira, Sr. Secretário de Estado?

Mas queria só perguntar-lhe o seguinte, para o poder ouvir da sua boca: todos estes atrasos de que todos temos conhecimento, os problemas técnicos e a falta de pessoal, beliscou ou não a imagem da TAP?

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

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, se não me levarem a mal os outros Srs. Deputados que me colocaram questões, começaria por, desde já, clarificar a Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia — recuperei as notas que trazia para a minha primeira intervenção.

Em primeiro lugar, as empresas e o setor estão ao serviço de alguém, da economia.

*Protestos da Deputada de Os Verdes Heloísa Apolónia.*

Por isso, porque a economia são pessoas, porque as pessoas não sobrevivem sem economia, sem atividade económica — é, aliás, normal a confusão de que quando nós defendemos a economia estamos de alguma forma a prejudicar as pessoas; não estamos, estamos a defendê-las —, o setor dos transportes e infraestruturas está ao serviço da economia.

A segunda coisa que a Sr.<sup>a</sup> Deputada disse que eu terei dito é que os trabalhadores não são peças fundamentais, são peças-chave no processo. Não são nem menos nem mais centrais que um conjunto de outras para chegar a um determinado objetivo, mas são, obviamente, peças centrais no processo.

Depois disse-me, Sr.<sup>a</sup> Deputada, que eu não tinha referido este processo como ideológico. Deixe-me, então, clarificar: é profundamente ideológico.

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Rato** (PCP): — Ah!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Aquilo que eu disse é que a ideologia, seja ela qual for, não se pode sobrepor a três conceitos: ao interesse público, ao serviço prestado às pessoas e à proteção do contribuinte. Portanto, é profundamente ideológico este processo.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — É só conversa!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — E este processo segue os objetivos que lhe referi há pouco.

Depois, julgo que vale a pena nós olharmos para aquilo que está a ser feito no processo de concurso da STCP e da Metro do Porto e procurar clarificar algumas das perceções que poderão ter ficado por parte dos Srs. Deputados da oposição.

Em primeiro lugar, o serviço que é prestado no dia 1 de janeiro de 2015 é exatamente igual ao serviço que é prestado a 31 de dezembro de 2014. Porque o serviço público que é prestado não está dependente da natureza do capital que o presta. O serviço público, a frequência, a regularidade e as carreiras são iguais.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Não são!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — São iguais. Este é o primeiro aspeto.

Segundo aspeto: o que é que acontece aos trabalhadores? Os trabalhadores são transferidos para a concessão, mantendo o vínculo laboral na empresa.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — E depois?

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Aliás, já tive ocasião de clarificar todos os trabalhadores de todas as empresas envolvidas neste processo. Acompanham o estabelecimento da concessão mas aqueles que o têm mantêm o vínculo à empresa. Não há nenhuma dúvida quanto aos trabalhadores.

Quanto ao custo do serviço prestado, de acordo com as regras do concurso, já ajustado do erro que existia, vai ser feita essa clarificação do ponto de vista do seu ajustamento. Por isso, já estou a falar de um custo um bocadinho superior, os 2,9 milhões de euros por ano. Portanto, já computando os 2,9 milhões de euros por ano de um custo que, erradamente, não estava computado, cada quilómetro, no caso da STCP, que foi o mais discutido, passará a custar, entre pagamento fixo e receita comercial — é receita do privado e risco do privado —, no máximo, 2,24 €, porque esse é o valor máximo do custo.

Posso dizer-lhe, Sr.<sup>a</sup> Deputada, que, neste momento, em 2014, o custo estimado até ao final do ano é de 2,49 €/km.

Também queria dar conta de outro número a si e à Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Paula Vitorino, que falou do atentado ao serviço público que estamos a prosseguir.

O custo do serviço em 2010 — bem sei que a Sr.<sup>a</sup> Deputada já não era membro do Governo, mas suportava o Governo que estava então em funções — era de 3,1 €, considerando o serviço que era prestado diretamente pela STCP ou, então, de 2,81 €/km, se fossem consideradas as subconcessões já feitas com privados, fora da cidade do Porto. Repito, o valor é de 2,81 € ou 3 €/km em 2010, indo a concurso com um valor máximo de 2,24 €/km. Isto é a defesa integral do interesse dos contribuintes, do interesse patrimonial do Estado e da prestação do serviço, com graus de eficiência elevada.

Gostava de dizer também, Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Paula Vitorino, que me preocupa pouco o *feed-back* que existe ou não dos operadores, seja ele direto, seja ele transmitido através dos jornais. Importa-me pouco que os operadores entendam que não têm condições de prestar o serviço dentro deste custo. Este é o custo máximo que colocaremos na revisão a concurso.

A Sr.<sup>a</sup> Deputada disse que os privados podiam não concorrer, que os operadores não vão concorrer. Ora, nós não estamos a fazer o concurso à medida de os operadores concorrerem ou não, mas, sim, à medida da salvaguarda do interesse patrimonial o Estado.

Depois, Sr.<sup>a</sup> Deputada, deixe-me falar-lhe de taxas aeroportuárias. Há uma matéria sobre a qual julgo que todos estão de acordo. A privatização da ANA foi uma privatização, do ponto de vista financeiro, estratégico, operacional e futuro, muitíssimo bem sucedida, por vários motivos.

*Risos do PS.*

Foi uma privatização que ganhou prémios internacionais do ponto de vista do encaixe face à geração de *cash-flow*.

Segundo aspeto: as taxas aeroportuárias são fixadas não por intervenção política, mas através de um modelo que compara o custo do aeroporto de Lisboa com o custo dos aeroportos dos nossos concorrentes. E podia pensar-se que há tantos aumentos — são sempre mais os inventados do que os reais, porque não foram cinco, nem sete, foram três até agora e serão quatro a partir do próximo ano; mas já dou de barato que essa confusão só serve para baralhar as pessoas que ouvem este debate — e que esses aumentos põem em causa a competitividade do nosso *hub* de Lisboa e de todo o sistema aeroportuário, porque, mais uma vez, o sistema aeroportuário é um bocadinho mais do que Lisboa e só Lisboa é que tem subido, os outros aeroportos têm estado com taxas congeladas ou reduzidas.

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Paula Vitorino** (PS): — Falso!

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Está a mentir. Mais uma vez está a mentir!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, dizia eu que as taxas aeroportuárias têm esse mecanismo de comparação com os aeroportos concorrentes de Lisboa e em 2014, ano em que estamos, as taxas em Lisboa estão 23% abaixo da média do cabaz de aeroportos que compara com Lisboa. Podíamos dizer que está abaixo da média mas que estamos a perder muitos passageiros e não somos capazes de fazer dos aeroportos...

*Protestos do PS.*



O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Faça favor de prosseguir, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Como eu dizia, podíamos dizer que está abaixo da média mas que estamos a perder muitos passageiros e que não somos capazes de fazer dos aeroportos um contribuinte para o desenvolvimento da nossa economia. Ora, desde a privatização, o número de passageiros que passou pelos nossos aeroportos subiu 25%. Não há um país da Europa em que o movimento de passageiros em aeroportos tenha subido mais do que em Portugal.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Porque privatizou, querem ver?!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Portanto, Portugal é o País que mais cresce em número de passageiros, é o País que mais cresce em termos de atratividade do destino. Isto ou é obra do acaso ou porque é prejudicado pelas taxas?

*Aplausos do PSD.*

Sr.<sup>a</sup> Deputada, deixo-lhe outra pergunta para sua reflexão.

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Paula Vitorino** (PS): — Eu é que lhe faço perguntas a si!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Deixo-lhe uma reflexão em voz alta, se quiser.

A Easy Jet mudou as duas bases que tinha em Madrid e em Barcelona para Lisboa e para o Porto. Portanto, transferiu, supostamente, de um sítio mais barato para um sítio escandalosamente mais caro, como Lisboa e Porto.

*Protestos do Deputado do PS João Oliveira.*

Temos a Ryanair a aumentar a operação; temos a Transavia com a intenção anunciada de estabelecer base em Lisboa e no Porto.

Temos, por isso, mais rotas, mais passageiros, mais companhias aéreas, mais movimento, mais contributo para a economia e a Sr.<sup>a</sup> Deputada diz-me que as taxas aeroportuárias são um problema para o desenvolvimento dos nossos aeroportos? Não são!

O terceiro facto que gostava recordar é o seguinte: dizem os Srs. Deputados que estamos perante uma PPP de rendas garantidas e de receita gerada para o futuro.

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Paula Vitorino** (PS): — Crescentes!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Rendas crescentes, portanto encargos crescentes.

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Paula Vitorino** (PS): — Sim, e reafirmo!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Deixe-me dizer o seguinte, Sr.<sup>a</sup> Deputada: sabe o que é que vai acontecer no ano 11 da concessão? Eu digo: o Estado recebe 1% da receita bruta dos nossos aeroportos. Sabe o que é que acontece no ano 15 da concessão? Volta a receber 1%. E no ano 21 recebe 2%. E no ano 31 recebe 5%. E no ano 41 recebe 10%. Não deixamos encargos para o futuro, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

*Aplausos do PSD.*

*Protestos da Deputada do PS Ana Paula Vitorino.*

Com as decisões que tomamos agora, deixamos receita para o futuro, porque é assim que se alinha...

A Sr.<sup>a</sup> **Ana Paula Vitorino** (PS): — A ANA sempre deu lucro. Escusa de estar com essa conversa!

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Faça favor de concluir, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, embora não tendo abordado todos os temas, respeitarei o tempo e agradeço-lhe a tolerância, dadas as interrupções.

Concluirei, dizendo que estamos de consciência de tranquila com todos os processo que lideramos. Assumimo-los integralmente. Não nos escondemos atrás de quaisquer entidades que nos tenham obrigado a fazer o que fizemos.

Eu participei com orgulho do processo de privatização e não me escondo atrás de decisões coletivas para aliviar a minha consciência de encargos futuros que deixei. Deixei, neste caso, receitas futuras para os próximos governos e um instrumento de desenvolvimento da economia, do nosso setor do turismo e da promoção da coesão social e territorial.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Eu, eu, eu!...

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Vamos passar à segunda ronda do debate.  
Para intervir, tem a palavra o Sr. Deputado Adriano Rafael Moreira.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>a</sup> e Sr. Secretário de Estado, Srs. Deputados: O setor dos transportes foi um dos primeiros setores em que o Governo apresentou um plano estratégico, em 2001, no início de funções, e que tem sido seguido com todos os méritos. Um plano que apresentou um diagnóstico e que definiu metas que colheram um parecer favorável da maior parte da sociedade portuguesa, excluindo, como é óbvio, as questões ideológicas que fazem com que haja sempre quem tenha de assumir as suas posições, o que respeitamos.

Na altura, ficou totalmente perceptível que só mesmo questões ideológicas é que podiam fazer frente a esse plano estratégico, que era um plano bem elaborado.

Assim sendo, o Governo, de imediato, avançou com algumas medidas.

A primeira, que foi aqui falada, e que tem tido sucesso, foi ao nível da gestão, no sentido de procurar articulação, desde logo dentro do quadro jurídico existente, entre as várias administrações no sentido de ganhar sinergias e de otimizar recursos.

A segunda medida foi a de fazer com que a redução de custos fosse feita através do ajustamento da oferta à procura. Não houve uma redução cega, foi uma redução pensada em que se identificaram excessos de recursos onde a oferta não estava devidamente ajustada, e assim se atuou.

É necessário que se diga — aproveito também para cumprimentar os trabalhadores da STCP, porque esta nota diz respeito aos trabalhadores — que, até, hoje, com este Governo, todas as saídas do setor foram feitas por mútuo acordo, Srs. Deputados. Não houve uma única situação de rutura contratual por iniciativa do Governo com oposição dos trabalhadores. Foram rescisões pior mútuo acordo. É preciso que os trabalhadores presentes nas galerias saiam também daqui com essa certeza: continuará a haver espaço para as rescisões por mútuo acordo. É assim que o setor tem evoluído.

Por isso, VV. Ex.<sup>as</sup>, Srs. Deputados, podem tentar acenar com fantasmas que não existem, mas a presença dos trabalhadores será uma garantia de que temos portadores de mensagem imediata aos colegas de que tudo continuará dentro da normalidade e que o Governo, tal como fez durante estes três anos, apenas negociará saídas por mútuo acordo.

Srs. Deputados, chegados a 2014, este Governo avançou com o plano estratégico de infraestruturas na área dos transportes, selecionou os projetos prioritários depois de um amplo debate na sociedade civil e, mais

uma vez, são apenas as questões ideológicas que podem fazer com que haja oposição a esse plano. Se analisarmos as prioridades, estamos todos de acordo que estas são as prioridades que o País precisa.

Este Governo também deu um passo muito importante: criou a entidade reguladora do setor. Esta medida é da máxima importância e ocorre antes do início das concessões e das subconcessões, o que antes nunca tinha existido.

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Faça favor de terminar.

O Sr. **Adriano Rafael Moreira** (PSD): — Vou terminar, Sr. Presidente.

Por último, Srs. Deputados, fiquem tranquilos, criados estes cenários e perante este percurso, no que diz respeito à concessão ou subconcessão de serviços — é preciso chamar a atenção, tal como fez o Sr. Secretário de Estado —, o importante é o contrato de gestão, isto é, é o contrato de serviço público, é a garantia de que o Estado contratualiza com a gestão, seja ela pública ou privada, de que aquele transporte coletivo vai continuar a garantir o contrato de serviço público. Isso consiste em garantir qualidade, em adequar a oferta à procura, em garantir preço e em manter um diálogo permanente com os trabalhadores.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Jesus.

O Sr. **Fernando Jesus** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Estamos a realizar um debate de urgência, requerido pelo PCP, sobre política de transportes, que saudamos.

Está em causa, entre outros sistemas já aqui referidos, a decisão do Governo de avançar com a concessão a privados dos transportes públicos do Porto.

Sr. Secretário de Estado, o mínimo que podemos afirmar é que o Governo andou mal desde o princípio. Iniciou a concessão sem a devida concertação e diálogo com os trabalhadores — aproveito para os saudar, uma vez que se encontram nas galerias a assistir à sessão — das empresas STCP e Metro do Porto e, em relação às autarquias, as reuniões acabaram por se realizar depois de muita pressão dos autarcas e da comunicação social.

Existe a Autoridade Metropolitana de Transportes, quer de Lisboa, quer do Porto, mas este Governo nunca criou condições mínimas para que pudessem exercer as funções que lhes estão atribuídas legalmente, deixando-as sem capacidade técnica e financeira.

Para além disso, o Governo avançou ainda para a concessão a privados sem ter aprovado previamente o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros, que retoma, de forma estrutural, um enquadramento legal da prestação do serviço público, como está previsto no Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho.

Por ausência de um trabalho consistente, planeado e quiçá premeditado, a qualidade da prestação de serviços dos transportes tem vindo a degradar-se dia após dia, como muito oportunamente referiu o Tribunal de Contas. Relembro que um relatório recente do Tribunal de Contas veio apontar estas falhas ao Governo.

Por exemplo, os STCP, este ano, não está a assegurar 10% do serviço por falta de recursos humanos, o número de reclamações dos passageiros aumentou 400% e, também este ano, foram efetuadas, até agosto, 60 000 horas extraordinárias para suprir falta de pessoal, maioritariamente motoristas.

O Governo aprovou um caderno de encargos elaborado à pressa, colocando as empresas Metro do Porto e STCP na situação difícil de não conseguirem responder, em tempo útil, aos mais de 2000 pedidos de esclarecimento que as 20 empresas concorrentes apresentaram, estando agora em causa um adiamento para a entrega dessas propostas. Este adiamento foi, aliás, anunciado ontem pela comunicação social.

Visando o enfraquecimento e o desmantelamento do setor empresarial do Estado, o Governo também decidiu retirar à EMEF, Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, os serviços de manutenção do material circulante da Metro do Porto, para que o futuro concessionário privado da Metro possa beneficiar de mais este serviço, retirando, assim, a uma empresa pública um *know-how* único no setor ferroviário nacional.

Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, por tudo o que dissemos, este Governo já não se limita às trapalhadas e à falta de diálogo e respeito pelos trabalhadores e autarcas da região.

O Governo revelou, neste processo, que não é capaz de implementar um serviço sem criar as maiores dificuldades e confusão, vendo-se obrigado a adiar um processo por manifesta incompetência.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Este debate já leva um conjunto de considerações bastante pertinentes, mas queria passar por cima do horror, do drama, do sofrimento que a esquerda põe sempre que se fala em privados e em sustentabilidade económica.

Passando por cima disso, acho que até há alguns pontos de contacto para que possa ser feita uma discussão com alguma serenidade, pois há o consenso de que todos nós queremos serviços públicos de qualidade, de preferência mais regulares, com maior oferta e que cheguem a um conjunto de portugueses de forma eficaz e de acordo com a procura. É razoável que assim seja.

As perguntas que têm de ser colocadas são as seguintes: como é que se paga isto? Como é que conseguimos ter uma política de transportes públicos, em que o utente, que também é o contribuinte, é o centro dessa política? Como é que conseguimos dar isso tudo sem que o contribuinte seja sobrecarregado?

Este foi o modelo e o caminho que seguimos até aqui. E o modelo que seguimos até aqui transformou uma dívida — uma dívida insuportável: estávamos muito perto dos 16 mil milhões de euros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — 21!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É evidente que todos os governos procuraram reduzir a dívida, utilizando, em alguns casos, *swaps*, que saíram pior do que a encomenda; noutros casos, reduzindo as indemnizações compensatórias; e noutros casos, até, é bom dizê-lo, recorrendo a revisões da rede que prejudicaram um ou outro utente.

Portanto, esse modelo gerou um desconforto, gerou uma dívida insuportável e gerou uma clareza de pensamento: não é eficiente, não é possível mantê-lo.

Aliás, é tão verdade que, no Barreiro — câmara do Partido Comunista Português —, os motoristas dos transportes coletivos já ameaçaram uma greve, dizendo que não querem trabalhar de borla.

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Rato** (PCP): — É privado!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O que significa que até no Barreiro este modelo não é muito eficaz. Este modelo trouxe problemas e não me passa pela cabeça que o Partido Comunista Português não queira proteger os trabalhadores. Claro que quer!

Acho que é possível fazer algo racional e que está nas melhores práticas europeias: convidar privados, isto é, convidar *know-how* privado, convidar capital privado que possa partilhar esse esforço com o Estado.

É por isso que, quanto ao modelo de concessão, por exemplo da Metro do Porto e da STCP, a Área Metropolitana do Porto tem uma palavra a dizer.

*Protestos do PCP.*

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Não há mecanismos! Fala do que não sabe!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Perguntava o Deputado Jorge Machado quem fiscaliza. É a Área Metropolitana do Porto, mas o Sr. Secretário de Estado terá oportunidade de dizer uma palavra sobre essa matéria.

Ficou provado que é possível manter a rede, porque a rede, Sr. Deputado, é a mesma. A rede é a mesma, mantendo uma coisa que o Sr. Secretário de Estado disse agora: o preço por quilómetro, por acaso, até vai ser mais barato, mas o material circulante vai ter de ser melhorado. Ora, é trazendo os privados para este esforço conjunto que conseguimos melhor eficiência e melhor eficácia.

Ainda é possível ter transportes públicos havendo sensibilidade social. Foi criado o Passe Social+ que se dirige às pessoas que mais precisam, que têm baixas reformas, baixos rendimentos, porque está indexado ao rendimento familiar.

*Protestos do PCP.*

Acho que até a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua concorda comigo. Deve querer que os filhos do grande capital não andem de borla nos serviços públicos. É que esses podem pagar!

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Esses pagam mais impostos!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mas se acha que também esses, os filhos do grande capital, têm direito a andar de borla nos serviços públicos, então aí temos uma divergência. A minha opção é pelos mais fracos, pelos que mais precisam e que têm mais necessidades financeiras.

*Aplausos do CDS-PP e do PSD.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Faça favor de terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Termino, dizendo que é possível melhorar a gestão do serviço público de transportes e é possível respeitar os trabalhadores. Não houve, até agora, um único despedimento no setor dos transportes, apenas houve rescisões amigáveis, de mútuo acordo. Este é um aspeto importante.

*Protestos do PCP.*

Partilho todas as preocupações, mas o nosso modelo, até agora, é muito mais eficiente, é muito mais amigo do serviço público e é muito mais respeitador dos trabalhadores.

*Aplausos do CDS-PP e do PSD.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Dirijo uma primeira palavra aos Srs. Deputados do PSD e do CDS, que trouxeram um espantoso argumento para tentar justificar esta política desastrosa do Governo. O argumento que trouxeram é o da dívida destas empresas, que é fruto do subfinanciamento dos sucessivos governos, do PSD, do CDS, do PS, dos negócios ruinosos dos *swaps* com centenas de milhões de euros pagos no ano passado para o cancelamento de *swaps* nas empresas do metro de Lisboa e do Porto e que é fruto de um investimento em infraestruturas que os governos mandavam fazer, e as empresas que depois fossem aos bancos buscar dinheiro.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas a pergunta que subsiste é esta: qual foi a evolução dessa dívida? É que trouxeram aqui esse número gigantesco dos 17 mil milhões de euros de dívida no início deste Governo, mas não disseram como é que está a dívida agora.

Srs. Deputados, é que a dívida, segundo os números mais recentes do fecho do ano passado, passou de 17 mil milhões para 20 mil milhões de euros, com o vosso Governo! Foi para isto que as pessoas ficaram sem

transporte?! Foi com o aumento dos preços?! Com os cortes nos salários?! Foi em nome de uma dívida passar de 17 mil milhões para 20 mil milhões de euros? É isto que temos de agradecer ao trabalho do vosso Governo?

O Sr. Secretário de Estado veio com uma conversa dizendo que os trabalhadores podem estar descansados, que a passagem para o privado não traz problema nenhum, que fica tudo bem, que fica tudo tal como está agora, etc, etc. Então, explique lá o que é que se passa na ANA? E o que é que se passa nos CTT? E o que é que se passa nas empresas, em que acenaram um futuro radioso aos trabalhadores, que até iam sair do setor público, em onde os senhores impõem sacrifícios absolutamente criminosos, esperando encontrar os aumentos salariais que lhes negaram estes anos, mas têm agora os novos patrões a querer mandar abaixo a contratação coletiva?

Sr. Secretário de Estado, é isto que se está a passar na ANA e nos Correios! É isto que o senhor diz que não vai acontecer desta vez aos trabalhadores destas empresas!

O Sr. Secretário de Estado deve uma explicação à Assembleia e ao País sobre o que está a acontecer relativamente aos bloqueios e às medidas de travão que o Governo está a adotar em matérias cruciais de empresas públicas, designadamente em matéria de segurança e de manutenção.

O que é que está a acontecer com a manutenção dos comboios Alfa Pendular? Há quase um ano que estão a aguardar a grande reparação. O que é que está a acontecer com a manutenção e com a reparação do material circulante na linha de Cascais?

Como é que o Sr. Secretário de Estado explica o facto de o Governo ter estado seis meses para autorizar o recrutamento de pessoal para a TAP, entre tripulantes, pessoal de cabine, pessoal navegante técnico, pessoal navegante de cabine, de manutenção, quando ainda agora não estão ao serviço aqueles que fazem falta na companhia?

Como é que o senhor assume, enquanto governante, a responsabilidade política pelo que já aconteceu e pelo que venha a acontecer, resultante das políticas e opções que estão a levar a cabo nesta matéria?

*Aplausos do PCP e de Os Verdes.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: Gostava de discutir com o Sr. Secretário de Estado dos Transportes, quando lhe for possível, a diferença entre economia e interesses privados.

Um serviço público de transportes de qualidade, acessível, pode fazer bem à economia, é bom para a economia. Um serviço privado que só mantém as carreiras mais lucrativas, que afasta do acesso a esse serviço os mais pobres, que aumenta os preços em excesso faz mal à economia, mas pode fazer bem aos interesses privados.

Uma empresa pública como a EMEF, que é uma empresa do setor industrial português e na qual se pode investir, pode até dar lucros, onde podemos mandar o material circulante para fazer as suas obras de manutenção e dar emprego a mais gente, pode ser uma empresa pública e pode fazer bem à economia.

Uma empresa da EMEF desmantelada, privatizada, para depois mandarmos as composições da CP ou para as substituímos por outras composições que vêm importadas de Espanha em vez de mandarmos as que temos arranjar a nossa empresa industrial em que devíamos estar a investir, é mau para a economia mas pode ser bom para interesses privados.

O mesmo se passa com todos os setores dos transportes, setores públicos onde há investimento, que são de qualidade, onde se respeita os direitos dos trabalhadores, onde os salários são dignos, são acessíveis a toda a gente, são bons para a economia.

Os serviços privados que excluem do acesso a esses serviços quem mais precisa deles e que aumentam o preço e diminuem o serviço, são maus para a economia, mas são bons para meia dúzia de interesses privados que apenas pensam em ficar com os lucros destes negócios.

Da mesma forma, parece-me que há uma grande confusão entre o privado e o moderno: porque é que só o que é privado pode ser moderno? Nós temos bons exemplos de empresas em Portugal que são públicas e

que são modernas, sendo exemplos a nível mundial, nomeadamente no setor da aviação ou mesmo no dos transportes. Os profissionais de maior qualidade deste País estão no setor público, não há *know-how* no privado como há no setor público nestas áreas.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É verdade!

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Mortágua** (BE): — Porque é que o privado é mais moderno? O público também é moderno! O público também pode apostar no seu desenvolvimento e contratar mais gente. É uma ideia puramente ideológica, com muito pouco de racionalidade, a de que o que é privado é mais moderno. Não é necessariamente assim, Sr. Deputada.

Da mesma forma que há uma outra ideia que foi aqui apresentada, que é um equívoco ao qual se deve responder.

Em primeiro lugar, a questão do Passe Social+, que se dirige às pessoas mais pobres das mais pobres... E, já agora, podemos discutir isso: a obtenção deste passe obriga as pessoas a fazerem uma condição de recursos e a levantar o seu sigilo bancário, coisa que o PSD e o CDS, pelos vistos, apoiam quando é para os pobres poderem aceder a um desconto no autocarro ou no metro, mas não apoiam quando é o seu Primeiro-Ministro que está sob suspeitas de negócios bastante obscuros na Tecnoforma.

Quando é para os pobres, levanta-se o sigilo bancário e expõem-se as pessoas a todo o tipo de humilhações.

Mas não basta apenas o Passe Social+ ser uma humilhação para quem precisa dele e atingir muito pouca gente, há aqui uma ideia errada de redistribuição. E aqui respondo ao Sr. Deputado Hélder Amaral, dizendo-lhe que aqui a redistribuição faz-se nos impostos. As pessoas que ganham mais pagam mais impostos para toda a gente ter acesso igual aos transportes públicos, porque os transportes públicos não são só para os pobres, são para todos, e, por isso, todos contribuímos com os nossos impostos para que o País tenha mais investimento. Não se trata de descer os impostos aos ricos para que, depois, possam pagar escolas privadas, transportes privados, carros privados, seja lá o que for, em detrimento da economia, do serviço público e até do ambiente, que, diga-se de passagem, tem perdido bastante com estas políticas de redução do serviço de transportes.

Portanto, Srs. Deputados, o que vemos a acontecer nesta área dos transportes, e não só nesta área, é a uma expropriação. A maioria está a expropriar a propriedade que é de todos, que é pública, que é de todos, que pertence às gentes deste País e que a pode servir no futuro. É isto que está a fazer e a deixar para trás a incerteza relativamente a serviços.

E termino, Sr. Presidente, deixando as mesmas perguntas ao Sr. Secretário de Estado.

Sobre as garantias aos trabalhadores, o que é que se passa com os processos de concessão? Ninguém sabe o que se passa! O que é que vai acontecer com a EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário)? Sr. Secretário de Estado, acabe com essa opacidade em torno deste processo, com esta expropriação no setor dos transportes e traga-nos alguma clareza, pelo menos.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para intervir, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Secretário de Estado, queria ater-me, agora, à sua afirmação de que a política dos transportes está, afinal, ao serviço da economia e queria dizer-lhe que, assim como o corte nos salários e nas pensões não serve a economia, o encerramento dos transportes também não serve a economia.

O Sr. Estado de Estado enganou-se: em vez de dizer «servir a economia» queria dizer «servir os grandes grupos económicos na área dos transportes». Julgo que era isto que o Sr. Secretário de Estado queria dizer!

Vou colocar-lhe algumas questões: servir a economia implicará, por ventura, desarticular horários de transportes com a prestação de alguns serviços públicos essenciais como, por exemplo, os horários das escolas e dos centros de saúde em algumas localidades?

Servir a economia implicará o recolher obrigatório devido a horários de transportes em zonas, por exemplo, da Área Metropolitana de Lisboa?

Servir a economia implicará acabar com uma ligação ferroviária direta entre Beja e Lisboa?

Servir a economia significará dificultar a mobilidade entre tantas freguesias deste País e as respetivas sedes de concelho? É isto que é, por exemplo, servir a economia, Sr. Secretário de Estado?

Por outro lado, gostava de dizer ao Sr. Secretário de Estado que quando se fala dos trabalhadores não nos devemos ficar apenas pela retórica e o Sr. Secretário de Estado utilizou retórica quando se referiu aos trabalhadores e não foi ao concreto.

Pergunto-lhe como é que, por exemplo, se pode admitir pensar numa determinada subconcessão e não ouvir os trabalhadores implicados sobre essa negociata, Sr. Secretário de Estado? É uma coisa impensável! Então, eles não são peças essenciais, como acabei de ouvir por parte do Sr. Secretário de Estado, que, depois até disse «peças iguais a todas as outras»! Mas há peças que ficam de fora, que não são ouvidas. Que desrespeito é este, Sr. Secretário de Estado?

Queria ainda dizer o seguinte: a política de transportes do Governo também não serve objetivos ambientais. O PET (Plano Estratégico de Transportes), que nós designamos por «plano de encerramento de transportes» — e acho que de uma forma muito adequada, Sr. Secretário de Estado —, não tem como objetivo ganhar um novo paradigma de mobilidade que sirva o ambiente em Portugal, assim como (e vamos agora a um outro documento mais recente) a fiscalidade verde também não toma por objetivo alterar o paradigma da mobilidade em Portugal, designadamente com uma forte aposta e um forte incentivo no transporte público e no transporte coletivo. Aliás, infelizmente, também nesta matéria o Governo não tem objetivos ambientais.

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — O Sr. Deputado Jacinto Serrão, pediu a palavra para que efeito?

O Sr. **Jacinto Serrão** (PS): — Para interpelar a Mesa, Sr. Presidente, sobre a condução dos trabalhos.

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Jacinto Serrão** (PS): — Sr. Presidente, muito obrigado por me ter dado a palavra.

Atendendo a um conjunto de problemas que estão subjacentes a este debate de hoje, problemas em relação aos quais o Sr. Presidente terá uma sensibilidade muito particular, porque é oriundo de uma região autónoma, quero dizer que os problemas dos transportes aéreos para as regiões autónomas, nomeadamente para a Região Autónoma dos Madeira, têm sido olímpicamente ignorados pelo Sr. Secretário de Estado. Aproveito, pois, o ensejo, Sr. Presidente, para fazer uma diligência junto do Sr. Secretário de Estado para que responda às cinco perguntas que já fiz há muitos meses sobre os problemas dos transportes aéreos...

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Sr. Deputado, está a ultrapassar a figura da interpelação à Mesa...

O Sr. **Jacinto Serrão** (PS): — ... entre o Continente e a Madeira e entre a Madeira e o Porto Santo, que até hoje ainda não foram respondidas, violando o Regimento, como V. Ex.<sup>a</sup> muito bem sabe.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Tem a palavra, para uma intervenção, o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Nesta minha segunda intervenção,...

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



O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — ... se não me levarem a mal, continuarei a dar as respostas que tinha pensado dar relativamente às perguntas que me foram sendo feitas durante as duas rondas de perguntas e respostas e às quais não respondi.

Julgo que já ficou claro, mas aproveito para voltar a clarificar, o que acontece ao serviço da STCP e do Metro, dizendo aos Srs. Deputados que o serviço é integralmente mantido, e sobre o que acontece à dívida das empresas: ela é, como já está, assumida dentro do perímetro orçamental do Estado.

Mas eu gostava de clarificar, talvez porque haja dúvidas sobre essa matéria, que um processo de concessão não transfere a propriedade de ativos, que foram financiados com essa dívida, para detenção privada; os ativos mantêm-se na esfera pública, mantêm-se como ativos das empresas, o capital da empresa não muda, a gestão associada ao sistema de transporte é que é alterada, passando de uma gestão direta de uma empresa detida pelo Estado, ou, no caso da Metro do Porto, pelo Estado e autarquia e, agora, já subconcessionada, para uma gestão totalmente feita por privados.

Voltando a falar de privados, porque este tema mereceu algum tempo da atenção da Deputada Ana Paula Vitorino, queria clarificar também, mais uma vez, a nossa visão.

Nós dissemos, desde sempre, nas diversas intervenções públicas, que a transferência da gestão para privados aconteceria se, numa base comparável, o custo fosse inferior, isto é, nós temos de ter a mesma rede que temos hoje no serviço, temos de ter a mesma frequência, a mesma regularidade e a mesma fiabilidade e depois faríamos uma comparação de custos e veríamos: se o custo fosse inferior ao que existe na esfera pública, então nós admitíamos a transferência para privados.

Julgo que os números que já transmiti a esta Câmara são inequívocos. Não apenas nós temos um custo, que, no máximo, é de 2,24 € contra o custo que, em 2014, será de 2,49 €, como temos ainda a obrigação de investimento por parte dos eventuais operadores privados que façam a gestão desta concessão, investimento esse que, depois, reverte no final da concessão para benefício do Estado.

Por isso, eu — e julgo que todos concordarão —, como acho que a matemática é uma ciência exata, não vejo como é que esta equação é prejudicial para o interesse público, para o interesse e proteção dos contribuintes e para o interesse do desenvolvimento económico.

Gostava, ainda, de clarificar a questão relativa à EMEF, que é da maior importância que seja clarificada.

Este Governo entende que as empresas públicas têm de ter o mesmo grau de eficiência ou, idealmente, mais eficiência que empresas que prestam o mesmo serviço e que estão na esfera privada.

Nós não aceitamos obrigar operadores privados que, eventualmente, estejam disponíveis para prestar o serviço, a terem de contratar uma empresa pública, independentemente do custo que esse contrato entre uma empresa privada e uma empresa pública venha a ter.

Por isso, o que dissemos foi que a EMEF é livre, como qualquer outra empresa, de concorrer ao que entender e nas condições que entender. E queria dar à Câmara, para conforto de todos, a garantia de que não dei nenhuma orientação à EMEF para que concorra com este ou com aquele, sozinha ou acompanhada; a EMEF fará a gestão do processo como muito bem entender, porque é assim que se protege o interesse patrimonial do Estado e a defesa dos contribuintes. Não é fazer preços de transferência em que o custo da subconcessão que financia a atividade de uma empresa pública em conjunto com uma empresa privada, como hoje sucede, que, julgo, se protege melhor o interesse patrimonial do Estado, por isso, desta forma, creio que estamos integralmente a cumprir o mandato que nos foi entregue.

Gostava, ainda, de falar sobre o sucesso, que acredito que existiu, nas privatizações neste setor, na ANA e nos CTT.

A propósito da pergunta que o Sr. Deputado Bruno Dias me fez sobre o que é que agora estaria a acontecer aos trabalhadores da ANA e dos CTT, eu digo-lhe, Sr. Deputado: 50% dos trabalhadores da ANA até agora aderiram ao plano de pensões da Vinci, inscreveram ações do acionista da ANA, foi-lhes dada essa possibilidade...

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

A Sr.<sup>a</sup> **Secretaria de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade**: — Tinham uma pistola apontada à cabeça, não!?

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sabe, Sr. Deputado, eu não conheço nenhuma obrigação para 50% dos trabalhadores, mas... Enfim, ainda bem que os apartes dentro desta Câmara não ficam registados, se não...

**Vozes do PSD e do PS**: — Ficam, ficam!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — ... verificar-se-ia o absurdo de alguns deles.

**Vozes do PS**: — Ficam, ficam!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Ainda bem, então ainda é melhor que fiquem!

Mas, Sr. Deputado, se temos 50% dos trabalhadores voluntariamente a quererem ser acionistas do acionista da ANA, a quererem participar no fundo de pensões da ANA, a quererem participar nas propostas que a Vinci está a fazer na Grécia, na Indonésia e em muitos outros países, a prepararem propostas para aeroportos no Brasil, a sentirem-se úteis, valorizados e a aumentar a sua atividade — aliás, a criação de emprego hoje na ANA é uma realidade, que nunca podia ser possível no passado recente —, pergunto-lhe, Sr. Deputado, qual é a dúvida que tem relativamente à condição dos trabalhadores da ANA.

Relativamente aos CTT, como à ANA, como a todas as empresas deste setor não houve um despedimento, não houve nenhum processo disciplinar tendente a despedimento, não houve nenhuma manobra dessa natureza; houve, sim, um programa de rescisões, começado no início do nosso mandato, que está a ser executado, que reduziu, de facto, o número de trabalhadores por acordo e que criou sustentabilidade, porque os direitos de uns nunca se poderão sobrepor ao interesse geral de todos os 10 milhões de cidadãos, uns contribuintes outros não contribuintes, que temos obrigação, enquanto Estado, de proteger.

Gostava ainda de, sobre a fusão da EP/REFER, clarificar que quem ouvisse a Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Paula Vitorino diria «bom, Portugal vai ser pioneiro, isto não se fez em lado nenhum, nunca tal se viu,...» — a integração de gestores de caminho-de-ferro e de rodovia — «... é um exemplo que está a correr mal numa série de países e, portanto, por que é que o Estado é aventureiro e vai pensar numa coisa destas?»

Gostava de, perante a Câmara, dizer à Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Paula Vitorino que não se trata de decisões de nenhum gestor de nenhuma empresa nem de decisões de um único membro do Governo, são decisões pensadas, discutidas até ao nível europeu.

Verificámos *in loco* as situações com os nossos parceiros e temos exemplos na Europa muito bem-sucedidos, do ponto de vista de custo e de gestão da manutenção das suas redes e que têm gestão integrada. Falo dos países do norte da Europa, que têm essa gestão integrada, não apenas no caminho de ferro e na rodovia, mas também nas administrações portuárias.

Nós entendemos que devíamos ajustar esse modelo, que é bem sucedido nalguns países, à nossa realidade. As administrações portuárias têm um papel fundamental no desenvolvimento regional da zona onde se inserem e, portanto, não entendemos oportuno integrá-las, mas, quanto ao gestor de estrada e de ferrovia, entendemos que, esse, sim, é um passo em frente no processo de reforma do Estado, o qual gerará poupanças, racionalidade de investimento, racionalidade de gastos, venda de património não afeto à atividade e, por isso, uma vez mais, a proteção de todos os contribuintes.

Sobre a TAP, gostava de partilhar convosco algumas reflexões, no minuto e meio que me resta.

A TAP é uma empresa de uma importância estratégica fundamental para o País. Foi, aliás, por isso que, aquando da tentativa de privatização em 2012, criámos para a TAP regras fundamentais de proteção que não sentimos necessidade de criar noutros casos. Recordo apenas uma: o Estado tinha o direito de recomprar o capital da companhia, caso, numa venda posterior, o comprador não tivesse, relativamente à companhia e ao seu desenvolvimento estratégico, a mesma visão que o País.

Mas sobre a situação atual, do ponto de vista da segurança e manutenção, julgo que, ontem, o Sr. Presidente já deu todos os esclarecimentos que entendeu, ou seja, do ponto de vista da segurança, a TAP é das melhores empresas do mundo, do ponto de vista de incidentes, continua abaixo da média de incidentes

operacionais das maiores companhias de bandeira, em termos europeus. Estou a falar da Lufthansa, da Ibéria, da British Airways, da Easy Jet, que é já relevante, da Ryanair, que têm muitos mais incidentes, e não só em valor absoluto, mas em percentagem do número de voos, do que aquilo que tem a TAP.

Mas também lhe queria dizer, Sr.<sup>a</sup> Deputada, que julgo que, ontem, o Sr. Presidente da TAP terá dito que não foi a contratação de trabalhadores que representou um óbice ao desenvolvimento da companhia, os problemas existentes em junho e julho foram por outros motivos e podiam ter sido geridos de outra forma, mesmo sem a contratação concluída naqueles termos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se trabalhassem 24 horas por dia ainda era melhor! E de borla!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Por isso, Srs. Deputados, e com isto terminarei, Sr. Presidente, a administração da TAP tem total autonomia, do ponto de vista da decisão e planeamento, para fazer o que entende e o Governo continuará a fazer a avaliação relativamente às circunstâncias operacionais que aconteceram naquela altura e acontecem no presente, no sentido de garantir que o impacto económico na TAP, no setor do turismo, em todos os setores da economia, permanece ou aumenta face à realidade anterior. E, como ontem o Sr. Presidente da TAP muito bem disse, a TAP teve um ano como nunca em 2013, continua a crescer em 2014, gerou tesouraria como nunca...

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Por isso, vamos privatizar!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — ... e, por isso, lá está, mais uma vez, somos a razão de todos os males, mas não temos mérito nenhum nos resultados que a TAP teve nestes últimos anos.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Srs. Deputados, vamos passar à fase de encerramento deste debate e, tal qual ele está regimentalmente estruturado, tenho de dar, novamente, a palavra ao Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações para a intervenção de encerramento.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, «tenho de dar», penso que não seja por sacrifício, mas pelo Regimento.

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Queria dizer-vos que, relativamente ao setor dos transportes, o balanço que fazemos é muito positivo.

Do ponto de vista do trabalho feito nestes três anos que levamos de Governo, o custo destas empresas, em termos operacionais, numa base acumulada, reduziu em 690 milhões de euros.

Só em indemnizações compensatórias, o Estado, para as empresas que prestam o serviço, excluindo, portanto, as empresas que gerem a infraestrutura, gastava 173 milhões de euros por ano; em 2015 e nos anos seguintes, gastará 0 euros.

Na fusão da REFER com a Estradas de Portugal, estamos a informar todo o País, através dos Srs. Deputados e prestando esclarecimentos a esta Câmara, que a expectativa que temos, do ponto de vista de poupanças em sinergias operacionais, nos cinco anos, entre 2015 e 2019, inclusive, é de 1021 milhões de euros.

No setor dos transportes, para além da profunda reforma que fizemos e que, agora, nos cria condições para poder lançar os processos de subconcessão, reorganizámos o setor.

Hoje, os municípios sabem que verão a gestão do sistema de transportes para eles transferida, através do novo RTA (Regulamento de Transportes em Automóveis). Assinámos contratos de prestação de serviço público — já! — com as empresas do Porto, a STCP e a Metro do Porto, e assinaremos com a Carris, a Metropolitano de Lisboa, a Transtejo e a Soflusa, antes do processo de subconcessão, seguindo, assim, a recomendação do Tribunal de Contas. E, na sequência deste processo de reorganização administrativa, lançaremos, em Lisboa, na sequência do que já aconteceu no Porto, os processos de abertura à iniciativa privada deste setor.

Nas privatizações, recordo-vos que a ANA, para além do encaixe financeiro, permitiu que Portugal fosse notícia no mundo por bons motivos. Já nos esquecemos de todas as notícias negativas que Portugal tinha, na sequência do resgate financeiro de 2011. Pois foi a privatização da ANA, em conjunto com a privatização da EDP e da REN, que ocorreram antes, que permitiu que Portugal ganhasse prémios internacionais e fosse notícia por esse mundo fora por bons motivos. Repusemos integralmente a reputação de Portugal como um país que é capaz de atrair investimento estrangeiro e é capaz de desenvolver, de forma estruturada, os seus setores.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Espelho meu, espelho meu!...

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — No caso dos CTT, o regresso ao mercado de capitais de ações aconteceu com a oferta pública inicial dos CTT. Dessa forma, garantimos que a diversificação das fontes de financiamento da economia fosse uma realidade e esta foi a segunda privatização que foi reconhecida internacionalmente como um prémio mundial para a melhor oferta pública inicial que aconteceu em 2013. Fomos premiados por coisas boas em 2012, fomos premiados por coisas boas em 2013, fomos, infelizmente, premiados por um resgate, em 2011. Vejam bem a comparação entre a ação dos Governos!...

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

E queremos continuar este percurso de abertura da economia à iniciativa privada e de criar condições para que as fontes de financiamento dessa economia se diversifiquem, com a privatização da Carristur, a iniciar a breve trecho, e a contínua monitorização de outras oportunidades que existam, de privatização, de abertura à iniciativa privada da nossa economia.

Mas não nos ficámos por aqui, arrumámos a casa,...

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Espelho meu, espelho meu!...

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — ... garantimos a defesa integral do interesse patrimonial e estratégico do Estado e lançámos uma visão para os próximos anos.

Quando alguns, agora, se arvoram naqueles que falam pela primeira vez em investimento público, nós aprovámos, em abril deste ano, há já alguns meses, o plano estratégico para o período entre 2014 e 2020. São 6000 milhões de euros de investimento em caminhos de ferro, em portos e um pouco de investimento nas estradas que nos continuam a fazer falta, que são as estradas de proximidade, as estradas de ligação às áreas empresariais, aquelas que têm impacto real na vida das pessoas, na criação de emprego e na geração de riqueza. Não são TGV que iremos fazer nas intervenções nos caminhos de ferro, são linhas modernas e eficazes num transporte barato para mercadorias e pessoas.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Já se demitiu da administração da RAV?!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — No caso do Portugal Porta-a-Porta, temos o mais nobre do ADN dos partidos que suportam este Governo, que é o ADN de promoção da coesão social e territorial.

O Portugal Porta-a-Porta garante que o serviço público não fica confinado às Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, mas que é estendido a todo o País. E o subsídio associado ao Passe Social+, que é hoje garantido apenas para as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, será alargado a todo o País.

Coesão social, coesão territorial, consolidação das contas públicas, sustentabilidade do setor e visão estratégica — esta será a imagem de marca do nosso mandato.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para a intervenção de encerramento do debate, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: Quando confrontados pelo PCP com as consequências concretas da sua política desastrosa para o setor dos transportes, o Governo e a maioria não encontraram melhor resposta senão acusar o PCP desse crime sem perdão para os senhores do dinheiro, que é o crime da utopia. E estaríamos, assim, a discutir a política dos transportes com a utopia dos transportes. Perguntaram-nos, depois, como é que se poderia pagar essa utopia. Esta é a prova de que os Srs. Deputados da maioria não conseguem reconhecer a realidade concreta, quando está à sua frente, e chamam utopia a tudo aquilo que destroem.

A ANA Aeroportos e os Correios de Portugal eram empresas públicas lucrativas para o Estado, não eram utopias que fosse preciso alguém pagar, mas os senhores venderam-nas ao grande capital e o País está a pagar por isso.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É por isso que afirmamos que o nosso alvo principal é a política de direita, as opções desastrosas para o interesse nacional, para os trabalhadores, para as populações, para a nossa economia e a nossa soberania nacional, a entrega à gestão privada daquilo que tem de estar ao serviço da população, a entrega ao grande capital de empresas estratégicas e lucrativas para o nosso Estado.

Lutámos contra essas medidas quando foram lançadas pelos Governos PS, continuaremos a lutar, no presente e no futuro, porque são erradas e têm de ser combatidas.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quando nos acusam de utopias, nós falamos da realidade e reafirmamos que o País não está condenado a este caminho. O povo português e os trabalhadores não estão condenados a estas políticas. A política não tem de ser assim! É possível, é urgente e é indispensável uma política alternativa, haja coragem política de enfrentar o poder económico e os interesses do grande capital.

Esta política alternativa tem propostas concretas.

O PCP apresentará, na Assembleia da República, uma iniciativa legislativa pela rejeição do processo dito de subconcessão da STCP/Metro do Porto; apresentaremos uma iniciativa legislativa pela rejeição do processo de subconcessão da Carris/Metropolitano de Lisboa; apresentaremos uma iniciativa legislativa em defesa da gestão integrada do setor ferroviário e da salvaguarda do seu carácter público; apresentaremos uma iniciativa legislativa pela rejeição da fusão EP/REFER, a gestão pública da rede rodoviária nacional, o reforço da sua capacidade operacional e a extinção das parcerias público-privadas; apresentaremos, novamente, a nossa proposta de confirmação e atualização do passe social intermodal como título nos transportes coletivos de passageiros, alargando as respetivas coroas na área metropolitana; voltaremos a propor a reposição do apoio a todos os estudantes, nos passes 4\_18 e sub-23; apresentaremos um projeto no sentido da defesa da TAP, companhia aérea de bandeira, a reintegração do serviço de *handling*, a defesa da sua capacidade operacional na manutenção e a solução para o futuro, na salvaguarda desta empresa pública.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Da utopia ao sonho, do ideal ao projeto, da ação concreta à transformação da vida, queremos aqui dizer que o que temos é confiança, confiança na luta dos trabalhadores, dos utentes, das populações.

Continuaremos a intervir na denúncia ativa, no combate a estas políticas, continuaremos a intervir na apresentação de propostas concretas e alternativas a esta política de desastre nacional, mas temos confiança na luta e na ação transformadora de quem se recusa a comer e calar, de quem se mobiliza no terreno, nas empresas e locais de trabalho, nos serviços públicos deste País, porque é esta luta que fará a construção de um caminho diferente, é desta luta que se faz a construção da História.

*Aplausos do PCP e de Os Verdes.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Srs. Deputados, terminámos o debate de urgência sobre política de transportes, pelo que vamos passar ao ponto 2 da nossa ordem de trabalhos, que consiste na apreciação conjunta, na generalidade, da proposta de lei n.º 248/XII (4.ª) — Autoriza o Governo a definir os termos e as condições para o acesso à profissão de ama e o exercício da respetiva atividade e do projeto de lei n.º 668/XII (4.ª) — Revê o regime laboral das amas (PCP).

Para apresentar a proposta de lei, tem a palavra o Sr. Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social.

O Sr. **Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social** (Pedro Mota Soares): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A reduzida taxa de natalidade é, hoje, uma das maiores preocupações na Europa. Essa preocupação deve ser ainda mais acentuada em Portugal e deve, seriamente, convocar-nos, a todos, para uma reflexão rigorosa, da qual consigamos tirar conclusões para, acima de tudo, podermos agir. Vivemos já um inverno demográfico e, se nada fizermos, esse inverno não terá fim.

Uma das matérias relativamente às quais temos de dar respostas às famílias que querem ter filhos, ou que já têm filhos e querem ter mais, diz respeito às estruturas que os pais podem encontrar para confiar as suas crianças. A conciliação da vida familiar com a vida profissional passa também por esta capacidade de resposta.

O Governo, quando traçou o objetivo de aumentar o número de vagas em creches, e, nesse sentido, até ultrapassar o estabelecido nas chamadas «metas de Barcelona», quis desde logo imprimir, para além de objetivos concretos, uma dinâmica especial no que diz respeito à preocupação com a conciliação entre a vida familiar e a vida profissional. Nesse aspeto em particular, a alteração legislativa quanto à resposta das creches permitiu a maximização desta capacidade de resposta, respeitando os parâmetros de qualidade e de segurança a que já nos habituámos.

**Vozes do CDS-PP:** — Muito bem!

O Sr. **Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social:** — Em cerca de três anos foi possível aumentar em 17 000 o número de novas vagas na rede de oferta, um objetivo que foi cumprido, com benefício claro para as famílias em Portugal. Mas porque sabemos que isso não é suficiente, na área da natalidade temos de conseguir ir mais além.

Após vários anos sem resposta, hoje é possível termos uma proposta ajustada à realidade, com benefícios para todos os intervenientes — às crianças em primeiro lugar, mas também às famílias e aos próprios profissionais.

**Vozes do CDS-PP:** — Muito bem!

O Sr. **Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social:** — Queremos regular uma atividade que já existe e, com essa regulação, criar uma nova profissão, que até hoje não existia, criando também novos postos de trabalho e aumentando a oferta de serviços às famílias. Desta forma, possibilita-se que a atividade das amas seja aberta, o que permite até uma maior capacidade e liberdade de escolha aos pais, deixando de estar exclusivamente dependente da esfera pública.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Querem é acabar com ela!

O Sr. **Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social:** — Queremos também prevenir e combater práticas ilícitas no exercício desta atividade, o que só é possível regulando e criando condições para uma ajustada supervisão, que compete, certamente, ao Estado.

A atividade de ama poderá ser desenvolvida através da contratualização direta com a família ou, o que é uma novidade, por via de entidades enquadradoras. Essas entidades devem ser não o Estado mas, sim, as instituições sociais, que são aquelas que já hoje dão uma resposta aos anseios da família, através das respostas de creche, e que poderão alargar a sua oferta de serviços às famílias. E por que é que devem as instituições sociais e não o Estado? Exatamente porque são estas instituições que têm capacidade de

proximidade, que têm gestão de proximidade aos problemas e às famílias, coisas para as quais o Estado não tem nem capacidade nem vocação.

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Muito bem!

O Sr. **Ministro da Solidariedade, Emprego e Segurança Social**: — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Queremos que pessoas qualificadas, com formação específica, possam receber até quatro crianças em condições de segurança e qualidade adequadas. Estamos certos de que esta nova abordagem traz um elevado valor acrescentado nas alternativas disponíveis às famílias, ao mesmo tempo que garante a qualidade do desempenho destes profissionais.

Por fim, queremos manter aberto o diálogo na sociedade portuguesa, aproveitando as oportunidades do próximo quadro de fundos europeus, reforçando as condições de conciliação entre a vida familiar e a vida profissional para mulheres e homens, promovendo, simultaneamente, a natalidade e novas formas de integração no mercado de trabalho.

Acima de tudo, queremos assegurar mais respostas às famílias e criar mais condições para que possam nascer mais crianças em Portugal.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado David Costa.

O Sr. **David Costa** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O PCP apresenta o projeto de lei n.º 668/XII (4.<sup>a</sup>), que revê o regime laboral das amas, enfatizando, desde já, o inequívoco reconhecimento devido a estas profissionais.

As creches familiares acolhem milhares de crianças todos os anos sob responsabilidade das amas. São estas mulheres que cuidam, protegem e educam os bebés e as crianças na falta de uma rede pública de creches e perante uma resposta insuficiente das instituições particulares de solidariedade social (IPSS).

Este projeto de lei que agora apresentamos vem corrigir um erro grosseiro que subsiste há mais de 30 anos e que decorre de uma opção política do PS, do PSD e do CDS, que enquadraram estas trabalhadoras erradamente como trabalhadoras independentes nos ditos «recibos verdes».

Estas trabalhadoras prestam trabalho subordinado com cumprimento de horário laboral, que observa início e fim da prestação da jornada de trabalho, fixado pela segurança social. Mais: estamos em presença de uma atividade remunerada com uma periodicidade determinada, cujo valor é fixado por despacho. A orientação técnica e a avaliação de desempenho efetuadas pela segurança social às amas confirmam todas as características de trabalho dependente.

O PCP propõe um conjunto de alterações ao regime atual, vertido no Decreto-Lei n.º 158/84, de 17 de maio, das quais se destacam as seguintes: um, as amas ficam obrigatoriamente enquadradas pelo regime da segurança social dos trabalhadores dependentes; dois, a obrigatoriedade da existência de um contrato de trabalho sem termo com as amas que atualmente estejam a exercer a profissão como trabalhadoras independentes; três, o direito anual a uma interrupção da atividade com a duração de 30 dias pagos, a determinar tendo em conta também os interesses das famílias das crianças.

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Perante tantos factos e evidências, ao invés de criar condições para acabar com a precariedade no atual regime, o Governo apresenta uma proposta de lei a esta Assembleia que acaba com importantes apoios sociais na infância no espaço de um ano, podendo levar muitas amas para o desemprego.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Exatamente!

O Sr. **David Costa** (PCP): — Para todos percebermos do que estamos a falar, recordo que, atualmente, o Estado, no âmbito deste tipo de resposta social através das amas e de modo a garantir a inclusão de todas as crianças, em particular daquelas que estão inseridas em famílias com menores recursos, comparticipa as amas com cerca de 179 € por criança nas primeiras duas, aumentando este valor para cerca de 200 € para a

terceira e quarta crianças, acrescido de um subsídio mensal de alimentação para as crianças, no valor de 69 € no 1.º e 2.º escalões do abono de família e de 34 € nos restantes escalões. O valor desta retribuição é o dobro quando estamos perante uma criança com deficiência. E é disto que estamos a falar, Srs. Deputados.

Com esta proposta, o Governo PSD/CDS deixa milhares de famílias sem apoio social na infância e sem solução de apoio para os seus filhos, no espaço de 12 meses.

Com esta proposta, percebemos que a política de apoio à natalidade que o PSD e, particularmente, o CDS pretendem para o País é uma política de «apoio zero» à natalidade, de desresponsabilização do Estado relativamente às condições que era sua obrigação garantir.

Tanta demagogia à volta das questões da demografia e aqui está a marca da política de direita. Com esta medida, fica muito claro o pensamento da direita.

Sr. Ministro, as famílias de que estamos a falar, e que são famílias com graves carências, com o fim deste apoio social e sem colocação na rede pública ou equiparada de creches, onde vão colocar as suas crianças?

Com a dita «abertura ao mercado» das amas, afirmada e inferida da proposta que o Governo apresenta, a relação passa a ser estabelecida diretamente entre estas profissionais e as famílias e não entre a segurança social e as famílias, como até agora aconteceu. Obviamente que uma larga percentagem de famílias portuguesas, quer pelo pagamento de baixos salários, quer por via de cortes nas suas remunerações, quer por via do aumento dos impostos, não tem condições para suportar este pagamento às amas.

O PCP opõe-se à opção que o Governo faz de destruição desta importante função social do Estado de apoio à infância.

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

O Sr. **David Costa** (PCP): — O PCP defende uma política alternativa de apoio à infância e a todos os portugueses que querem ter filhos, dignificando a atividade das amas através de um regime laboral adequado à sua função.

*Aplausos do PCP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.ª Deputada Joana Barata Lopes.

A Sr.ª **Joana Barata Lopes** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.ªs e Srs. Deputados, Sr. Ministro e Srs. Secretários de Estado, os meus cumprimentos.

Sr. Ministro, hoje trouxe-nos aqui uma proposta de lei para criação de um novo regime jurídico de acesso à profissão de amas, revelando igualmente o quão desajustado se encontrava o regime anterior, de 1984.

Esta proposta aplica-se ao exercício da atividade de ama, quer no âmbito de uma instituição de enquadramento quer na possibilidade da contratualização de prestação de serviços diretamente com as famílias.

O Sr. **David Costa** (PCP): — Com as que não têm dinheiro!

A Sr.ª **Joana Barata Lopes** (PSD): — Trata-se de uma proposta que define claramente as condições para o exercício da atividade, direitos e deveres, formação e competências e, naturalmente — o Sr. Deputado terá lido, com certeza, a proposta —, a garantia da fiscalização e já até o respetivo regime de sanções aplicáveis.

O Sr. **Adão Silva** (PSD): — Exatamente!

*Protestos do PCP.*

A Sr.ª **Joana Barata Lopes** (PSD): — É uma proposta que distingue, ainda, de forma clara e não descara aqueles que já hoje exercem a atividade ou que já possuem condições, dispensando-os até da formação inicial a que outros estão obrigados.



Inequivocamente, esta proposta pretende ampliar a rede de amas, criando postos de trabalho...

O Sr. **David Costa** (PCP): — Isso não é verdade!

A Sr.<sup>a</sup> **Joana Barata Lopes** (PSD): — ... mas, sobretudo, protegendo aqueles que, forma responsável e séria, exercem esta atividade e, mais do que tudo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, a criança e as famílias.

O Sr. **Adão Silva** (PSD): — Exatamente!

A Sr.<sup>a</sup> **Joana Barata Lopes** (PSD): — No que à proposta do PCP diz respeito, a bancada do PSD tem em relação a ela uma profunda divergência ideológica, como o Sr. Deputado bem disse e que, aliás, é reiterada.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Aiveca** (BE): — Ora bem!... É mesmo isso!...

A Sr.<sup>a</sup> **Joana Barata Lopes** (PSD): — A desconfiança que o PCP coloca sempre nas instituições de solidariedade social...

*Protestos do PCP.*

... e na capacidade que cada pessoa tem de, na sua liberdade e na sua boa-fé, exercer as suas competências distingue-nos de forma clara.

Para o PCP — felizmente, nenhum dos portugueses consegue acreditar que isso seja possível —, todos os funcionários deviam ser funcionários do Estado, como se todas as pessoas precisassem de um determinado controlo, porque elas precisam, segundo o PCP, de ser controladas.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

Encontrar soluções que respondam à necessidade de conciliar a vida familiar com a vida laboral é, tal como aqui foi referido, dar uma das mais importantes respostas à problemática da crise demográfica e de natalidade. Essa é uma preocupação que tem sido trabalhada na bancada do PSD nos últimos tempos, o que tem sido feito de forma responsável, isenta e séria. Aliás, o Sr. Presidente da bancada parlamentar a que pertenço já anunciou que, no dia 16 deste mês, haverá um agendamento potestativo justamente sobre esta matéria. Isto porque, para além do que à governação diz respeito, que é a resolução dos problemas que agora atravessamos, há que dar respostas que possam servir para além desta Legislatura. Nós, no Partido Social Democrata, entendemos que ao partido cabe, além do apoio que damos a este Governo, fornecer respostas aos problemas concretos do País.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Joana Barata Lopes** (PSD): — Há outros partidos, que não apoiam o Governo, que não oferecem medidas e não oferecem respostas, mas, a esses, cabe responder perante os portugueses sobre a forma como não sabem corresponder àquilo de que os portugueses precisam.

Sr. Ministro, queremos dizer-lhe que o PSD acolhe de forma muito satisfatória a proposta que aqui traz a debate, porque manifestamente coloca a criança acima de qualquer outra questão, com a proteção da fiscalização e a resposta à crise demográfica e de natalidade.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Aiveca.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Aiveca** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O Sr. Ministro Pedro Mota Soares disse-nos aqui que a presente proposta visa resolver práticas ilícitas.

Creio que aquilo que devia trazer-nos aqui hoje era uma proposta que resolvesse a ilícita prática do Governo, que, ao longo de 30 anos, manteve trabalhadoras a recibo verde, quando sabe muito bem que elas prestam trabalho subordinado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — É verdade!

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Aiveca** (BE): — Falso recibo verde — esta é a prática ilícita que esta proposta devia resolver e, curiosamente, não o faz.

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

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Aiveca** (BE): — E não só não o faz, como ataca em dois sentidos, dois aspetos muito importantes.

Em primeiro lugar, ataca o serviço público. E por que é que ataca o serviço público, e o Sr. Ministro bem sabe do que estou a falar? É porque em 1984, este serviço público, quando foi criado, era supervisionado pela segurança social e, portanto, os seus utilizadores inscreviam-se na segurança social e era esta que definia a condição de acesso a estes profissionais.

Hoje, o que vem aqui dizer-nos é que o Estado se desresponsabiliza desta circunstância. Mas, Sr. Ministro, sabe que foi exatamente esta responsabilidade do Estado que permitiu a muitas e muitas famílias terem as suas crianças em condições de dignidade — e estou a falar de famílias com poucos recursos — exatamente por essa forma de prestação desse serviço público.

O senhor bem sabe que muitas amas têm em suas casas crianças que vêm de famílias que vivem em quartos. O senhor sabe que, por exemplo, há instituições com creches familiares, como é o caso da instituição Moinho da Juventude, na Cova da Moura, que tem 80 crianças cujas amas, no regime dependente da segurança social, por via da instituição particular de solidariedade social, prestam um serviço importantíssimo.

O que o senhor aqui vem dizer é que as amas que, hoje, têm recibo verde mas ainda prestam um serviço público essencial vão continuar a recibo verde e, portanto, não resolve o ilícito. Estas vão continuar até ao próximo ano, mas no próximo ano vai cessar o contrato com elas. E vem-nos aqui dizer que, em nome da livre escolha, qualquer família pode contratualizar e assinar um acordo com uma ama, que cobra como bem entender, repito, como bem entender, Sr. Ministro.

Portanto, o ataque é fundamentalmente ideológico. É um ataque inequívoco ao serviço público, é um ataque aos profissionais, que mantém na ilicitude de um falso recibo verde. O senhor, que era o campeão do combate ao recibo verde, vem aqui criar um regime que diz: «É recibo verde, mas quem determina o vosso horário durante 11 horas é a segurança social».

O senhor continua a estar fora da lei e a atacar o Estado social!

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Idália Salvador Serrão.

A Sr.<sup>a</sup> **Idália Salvador Serrão** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado: O Governo vem hoje apresentar-nos, com este diploma, uma nova regulação das amas em Portugal.

Gostaria de realçar que aparecem na proposta que nos apresentam algumas novidades, como a obrigatoriedade de as amas terem completado a escolaridade obrigatória, terem formação contínua, de as crianças serem acolhidas em condições de higiene e segurança adequadas e, Sr. Ministro, ficaremos muito atentos ao acompanhamento efetivo deste e de outros requisitos, fundamentais para o cumprimento dos direitos das crianças.

Reconhecemos que esta matéria necessita de um novo enquadramento, mas também entendemos — e o senhor tanto o referiu aqui hoje — que, no Ano Europeu da Conciliação entre a Vida Profissional e a Vida

Familiar, a forma como este diploma é apresentado vem afetar muito a conciliação, o que não deixa de ser estranho.

Sr. Ministro, com esta proposta, as crianças passam a poder ficar mais horas nas amas. Quando antes se estabelecia que ficavam entre 4 a 12 horas por dia até 5 dias por semana, agora vem o Governo propor-nos que fiquem 11 horas diárias, referência meramente indicativa que os senhores fazem, podendo as crianças ficar na ama 365 dias por ano. O que os senhores nos estão a dizer é que as amas trabalham 365 por ano. É este o vosso entendimento sobre conciliação, Sr. Ministro?

Com este diploma, o denominado «contrato de trabalho» aqui referido passa a ser feito entre a família e a ama. E as creches familiares desaparecem? Qual é a solução que o senhor vai dar às creches familiares?

De forma inequívoca, com este diploma, as amas passam a ser prestadoras de serviços e não têm direito nem ao pagamento das férias, nem a férias, nem a fins de semana.

É este o vosso conceito de conciliação? Eu acho, Sr. Ministro, que os senhores andam a enganar as amas, as famílias, vão desregular o que já existe e vão continuar a permitir o exercício de uma atividade ilegal.

Sr. Ministro, quanto vão pagar as famílias por cada criança? No diploma que agora é revogado, havia uma fórmula de cálculo que determinava com exatidão aquilo que cada família pagava; agora, isso também não está determinado e o contrato é feito diretamente entre os pais e as amas. E não é admissível, Sr. Ministro, numa fase em que aumenta a pobreza entre as crianças, que os senhores agravem ainda mais a situação das famílias.

Em Portugal, os agregados familiares com crianças dependentes têm uma taxa de risco de pobreza de, pelo menos, 22%, chegando a 40% em famílias com três ou mais crianças. E os senhores propõem-nos acabar com o subsídio mensal de alimentação, que estava previsto no diploma anterior.

Mas há, nesta proposta, uma tendência escondida que nós não vamos deixar passar, Sr. Ministro.

No diploma de 1984 estabelecia-se que as crianças a acolher pelas amas deveriam ter uma idade superior a três meses e inferior a três anos e com a vossa proposta não há qualquer referência a uma idade mínima para que uma criança seja colocada numa ama.

Sr. Ministro, os senhores estão a preparar-se para acabar com a licença de parentalidade?

*Protestos do CDS-PP.*

São estas as alterações absurdas a que os senhores chamam «conciliação»?!

*Aplausos do PS.*

*Protestos do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Faça favor de terminar, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Idália Salvador Serrão** (PS): — Vou terminar, Sr. Presidente.

Sr. Ministro, os senhores estão a transformar as amas em trabalhadoras precárias, mal pagas, a quem se transmite que se devem substituir às famílias nas férias, nos fins de semana e durante o período de licença de parentalidade.

Sr. Ministro, a forma encontrada pelo Governo para submeter a esta Câmara o novo regime das amas inviabiliza qualquer contributo para aperfeiçoar a proposta, e nós lamentamos esse facto.

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Faça favor de terminar.

A Sr.<sup>a</sup> **Idália Salvador Serrão** (PS): — O nosso compromisso é com as crianças, é com as famílias, é com as profissionais e é com a garantia dos seus direitos.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Inês Teotónio Pereira.

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado: Existem, Sr. Ministro, dois tipos de políticas de apoio às famílias — as que facilitam a vida das famílias e as que promovem a natalidade.

Como o Sr. Ministro disse, numa altura em que a crise demográfica é a que é, em que passamos um verdadeiro inferno demográfico...

*Protestos do PCP.*

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Tenham calma. Ouçam primeiro!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — ... e em que grande parte das famílias passa por graves crises económicas, dificuldades em conciliar a vida familiar com a vida profissional, em que a rede familiar, que é, e tem sido, o grande pilar para ajudar as famílias, hoje em dia é cada vez mais escassa e está cada vez mais longe, esta proposta que o Governo vem aqui apresentar vai ao encontro destas duas exigências: apoio à família e promoção da natalidade.

**Vozes do CDS-PP:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — Os benefícios desta regulamentação, do regime jurídico das amas, adaptando à realidade e às necessidades dos pais e dos educadores, são vários: possibilita o crescimento da oferta dos cuidadores dos nossos filhos; garante a segurança e os cuidados necessários, que todos devemos exigir;...

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — ... privilegia a proximidade entre família e aqueles que cuidam das suas crianças; e concede maior liberdade de escolha às famílias que queiram optar por recorrer ao serviço das amas, garantindo segurança e qualidade, ao mesmo tempo.

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — Até agora, as alternativas das famílias eram menores...

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Ouçam e aprendam!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — ... e o risco era maior; a opção de recorrer ao serviço de amas estava restringida ao enquadramento das instituições ou da segurança social;...

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — ... as alternativas que existiam eram arriscadas por não haver regulamentação e, em consequência, ausência de fiscalização.

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Bem lembrado!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — Com o novo regime, também as instituições podem oferecer uma terceira alternativa às creches e às creches familiares, na figura das amas,...

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Mais uma!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — ... o verdadeiro serviço de proximidade e até mais adequado do que as creches para as crianças mais pequenas até aos três anos.

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — Nos últimos três anos, conseguiu-se, como aqui também foi dito, disponibilizar mais 17 000 lugares em creche. No entanto, é preciso mais alternativas e é necessário reforçar e diversificar a rede de oferta às famílias. As famílias têm o direito de escolher e o Estado o dever de regulamentar e de fiscalizar essa oferta,...

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — ... garantindo, ao mesmo tempo, o apoio e também essa liberdade de escolha às famílias carenciadas.

Com este diploma, o Governo faz finalmente justiça, promovendo, dignificando e enquadrando a profissão das amas, que até agora não estava devidamente diferenciada. As amas eram apenas reconhecidas como trabalhadoras independentes, sem mais detalhe.

*Protestos do PCP.*

Regulamentada a sua profissão, as amas passam a ser justamente consideradas profissionais na área da infância,...

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — ... a sua profissão devidamente reconhecida e o seu exercício passa a ser possível ser feito, também, fora do âmbito da segurança social e das IPSS, com a possibilidade de contratualização direta com as famílias.

Com este diploma, o Estado cumpre, assim, parte da sua função no que diz respeito às políticas familiares;...

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Muito bem! Aprendam!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — ... aumenta a diversidade da oferta pública; possibilita a mais pessoas poderem ter acesso à profissão, dentro ou fora do âmbito da oferta pública; garante que só quem está devidamente habilitado, credenciado ou certificado e formado pode prestar esse serviço, promovendo a fiscalização, a formação e as regras detalhadas para o seu desempenho, dentro ou fora do enquadramento do Estado.

O Sr. **Artur Rêgo** (CDS-PP): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Inês Teotónio Pereira** (CDS-PP): — Este diploma vai ao encontro do essencial: dos pais, dos educadores, das crianças e da dignificação da profissão de ama. As políticas de família fazem-se com medidas concretas, e esta é obviamente uma delas.

Querer trazer para este debate, com a intenção de gerar confusão e apenas só de gerar confusão, a questão dos apoios sociais às famílias, que se mantem,...

*Protestos do PCP.*

... ou do tipo de vínculo profissional existente entre as amas registadas na segurança social e o Estado, que se mantem também, é passar ao lado do essencial, além de que não serve o interesse de ninguém, muito menos o interesse das famílias e das crianças.

*Aplausos do CDS-PP e PSD.*

*Protestos do PCP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Srs. Deputados, vamos passar ao ponto 3 e último da nossa ordem de trabalhos, que consiste na discussão conjunta, na generalidade, dos projetos de lei n.ºs 660/XII (4.ª) — Estabelece um número máximo de alunos por turma e por docente nos estabelecimentos de educação pré-escolar e dos ensinos básico e secundário (BE), 559/XII (3.ª) — Estabelece o número mínimo e máximo de alunos por turma (PS), 667/XII (4.ª) — Estabelece medidas de redução do número de alunos por turma visando a melhoria do processo de ensino-aprendizagem (PCP) e 669/XII (4.ª) — Estipula o número máximo de aluno por turma (Os Verdes).

Para apresentar o projeto de lei do Bloco de Esquerda, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Fazenda.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> Deputadas, Srs. Deputados: Invariavelmente, ao longo de muitos anos, o Bloco de Esquerda tem aqui apresentado um projeto de lei acerca da diminuição do número de alunos por turma.

A primeira vez que me recordo de o ter feito foi em 2001 e, portanto, já tem alguma longevidade este exercício e esta insistência.

Passaram diversos Governos e nós mantemos o mesmo ponto de vista: é necessário uma dimensão otimizada das turmas para que o esforço pedagógico seja eficaz, para que a capacidade e transmissão de conhecimentos encontrem o meio adequado. Não deve haver um excesso de alunos por turma, porque isso dificulta as aprendizagens e diminui a qualidade na escola pública.

Portanto, aqui estamos a defender um máximo de 22 alunos para o secundário.

Dizem-nos, agora, as bancadas da direita que essa é a dimensão média das turmas, de acordo com o relatório do Conselho Nacional de Educação. Bom, mas, então, se essa é a dimensão média, estipulemos isso como teto, como limite das turmas e, assim, poderíamos realmente dinamizar e enriquecer a qualidade pedagógica e, ao mesmo tempo, contribuir para recuperar, para o sistema, milhares de professores que deles foram excluídos.

Invariavelmente, temos defendido este ponto de vista, não mudámos de opinião ao longo dos anos acerca do número de alunos, nem foram mais nem foram menos, foram sempre exatamente estes que vimos propondo.

Creio que é, mais uma vez, um desafio, e não meramente um exercício retórico, para que as bancadas da maioria façam uma reflexão.

A verdade é que o número de alunos por turma está a aumentar, o segmento acima de 25 alunos por turma aumentou e já temos, pelo menos, 4% de turmas acima de 30 alunos, o que é manifestamente uma distorção na capacidade pedagógica e na qualidade da escola pública.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para apresentar o projeto de lei do Partido Socialista, tem palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Odete João.

A Sr.<sup>a</sup> **Odete João** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O aumento do número de alunos por turma, que o Governo do PSD/CDS determinou, é mais um fator a somar a tantos outros de degradação da escola pública. Esta medida, que merece a crítica generalizada de alunos, pais e professores, junta-se a outras igualmente gravosas para a qualidade do sistema educativo. Esta crítica foi também feita pelo Sr. Deputado José Manuel Rodrigues, do CDS, em 2010, quando eram oposição, e não consta que na altura o número de alunos por turma fosse 30. O que terá agora o CDS para nos dizer?!

**Vozes do PS:** — Bem lembrado!

*Protestos do CDS-PP.*

A Sr.<sup>a</sup> **Odete João** (PS): — O PS, ao retomar o projeto de lei sobre o número máximo por turma, procura repor, no que ao número de alunos diz respeito, condições mais adequadas para garantir a qualidade de ensino-aprendizagem, reconhecendo, naturalmente, que esta não é a única medida que para isso contribui.

É, para nós, um imperativo nacional promover as capacidades dos jovens em todas as suas dimensões, de forma a potenciar o seu desenvolvimento equilibrado, bem como, neste contexto, gizar políticas de combate ao abandono e ao insucesso escolar.

Todavia, as políticas que o Governo tem vindo a encetar não contribuem para a valorização da escola pública.

A abertura do ano letivo foi, mais uma vez, atabalhoada. Ao contrário das declarações do Sr. Ministro, de que tudo corria «dentro da normalidade», a realidade demonstra, de forma inequívoca, o contrário. E mesmo as estatísticas piedosamente referidas pela maioria parlamentar sobre o número de alunos que não têm aulas ou sobre a média de alunos por turma não apagam a nódoa que está a ser este início de ano, com prejuízos graves para a aprendizagem dos alunos e para a vida das famílias.

A enorme trapalhada nos concursos de professores é já recorrente. Milhares de alunos continuam, em outubro, sem aulas, as queixas sucedem-se e a tutela mostra-se incapaz de resolver os problemas que ela própria criou. E este é mais um grave transtorno para o normal funcionamento das escolas.

E ainda não ouvimos uma palavra do Governo no sentido de procurar reparar as semanas de aulas que os alunos afetados não tiveram, por razões que são da exclusiva responsabilidade do Ministério da Educação. Apenas sabemos que, no final do ano, o Sr. Ministro quer que todos os alunos sejam sujeitos ao mesmo exame, mas não cuidou nem parece preocupado em criar as mesmas condições para todos os alunos.

**Uma voz do PS:** — Uma vergonha!

A Sr.<sup>a</sup> **Odete João** (PS): — Os alunos, hoje, permanecem mais anos na escola; todavia, ainda existem grandes assimetrias no território nacional, com uma taxa de abandono escolar que nos coloca na cauda da Europa e penaliza, sobretudo, os concelhos rurais do interior.

As taxas de retenção e de desistência dos alunos, embora tenham diminuído na última década,...

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

A Sr.<sup>a</sup> **Odete João** (PS): — ... mostram percursos escolares marcados pela retenção, que se inicia logo, logo muito cedo.

A liberdade de escolha dos alunos é condicionada pelo pacote de cursos que a administração central disponibiliza e que muitas vezes não estão ajustados às realidades regionais. E as escolas, embora se propale a sua autonomia, não têm nem dispõem de recursos para organizar respostas educativas que considerem apropriadas aos seus alunos. As respostas educativas diferenciadas de que as escolas dispunham foram reduzidas, extintas ou, simplesmente, deixaram de ter qualquer apoio do Ministério da Educação.

**Vozes do PS:** — Ora bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Odete João** (PS): — O desmantelamento organizado destas medidas por parte do Ministério da Educação, a par de todos os constrangimentos que são colocados à escola pública, vêm contribuir para o aumento do insucesso e do abandono escolares.

Estas razões deviam convocar o Governo do PSD/CDS a criar as condições adequadas para que nenhum aluno fique para trás no seu percurso educativo em resultado de fatores externos, nomeadamente aqueles que são da responsabilidade do Ministério da Educação, em vez de perpetrar o empobrecimento da escola pública,

o que condiciona as respostas que deveriam ser dadas para promover o sucesso escolar em nome do interesse nacional.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para apresentar o projeto de lei do PCP, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Diana Ferreira.

A Sr.<sup>a</sup> **Diana Ferreira** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Quarenta anos depois do 25 de Abril, o atual Governo tem desenvolvido um dos maiores ataques à escola pública, trabalhando arduamente para o seu desmantelamento.

Obedecendo aos comandos dos interesses dos grandes grupos económicos, a maioria PSD/CDS tem arrepiado caminho na privatização da educação, transformando esta, que é uma função social do Estado e pilar estruturante da democracia, num negócio para alimentar interesses privados.

São deliberadamente criadas todas as condições para a descredibilização e fragilização da escola pública, como se verificou com as instabilidades e as incertezas ainda instaladas neste início de ano letivo. O encerramento de escolas de 1.º ciclo, a imposição de mega agrupamentos, o aumento de alunos por turma e a reorganização curricular atiraram para o desemprego, desde 2011, mais de 25 000 professores contratados e outros profissionais.

Aproveitando a porta aberta pelo anterior Governo PS, este Governo, ao aumentar o número de alunos por turma, concretiza um objetivo político de reduzir o número de professores na escola pública e, com isso, o investimento público na educação. Esta medida não serve a qualidade pedagógica, nem as necessidades individuais de cada um dos alunos.

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Rato** (PCP): — Exatamente!

A Sr.<sup>a</sup> **Diana Ferreira** (PCP): — Espelho da sua natureza de classe e matriz ideológica, as opções políticas da governação de PSD e CDS apostam também no empobrecimento financeiro e pedagógico das escolas, dos currículos, da desvalorização da formação integral do indivíduo.

Entendendo que a melhoria do processo ensino-aprendizagem assenta também na existência de condições objetivas do professor em acompanhar, próxima e atempadamente, o processo de aprendizagem específico de cada aluno, o PCP traz hoje à discussão um projeto de lei que estabelece medidas de redução do número de alunos por turma. Destacamos, pela sua importância, a proposta de incluir apenas um aluno com necessidades especiais por turma, quando este tem um currículo específico individual.

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Diana Ferreira** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, determina a lei de bases que a educação pré-escolar visa «estimular as capacidades de cada criança e favorecer a sua formação e o desenvolvimento equilibrado de todas as suas potencialidades»; que o ensino básico deve «assegurar uma formação geral comum a todos os portugueses, que lhes garanta a descoberta e o desenvolvimento dos seus interesses e aptidões, capacidade de raciocínio, memória e espírito crítico, criatividade, sentido moral e sensibilidade estética, promovendo a realização individual em harmonia com os valores da solidariedade social» e ainda «criar condições de promoção do sucesso escolar e educativo a todos» — e repito, a todos — «os alunos».

**Vozes do PCP:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Diana Ferreira** (PCP): — No ensino secundário, pretende-se «fomentar a aquisição e aplicação de um saber cada vez mais aprofundado, assente no estudo, na reflexão crítica, na observação e na experimentação».



Estes objetivos esbarram na realidade da maioria das turmas existentes nas escolas. O acompanhamento próximo de cada aluno e o envolvimento com as suas famílias por parte do professor está intimamente ligado à dimensão das turmas que leciona e ao número de alunos que ensina e acompanha.

Com este projeto, o PCP promove o cumprimento de um ensino individualizado, melhora a qualidade pedagógica e combate as situações de professores a lecionarem em diferentes níveis de ensino, o que se tem vindo a generalizar nos últimos anos.

A Sr.<sup>a</sup> **Rita Rato** (PCP): — Exatamente!

A Sr.<sup>a</sup> **Diana Ferreira** (PCP): — Às exigências que se colocam à escola pública, tanto de um ponto de vista humano como pedagógico, devem corresponder os necessários meios e condições. Ao Estado cabe a responsabilidade de dar a necessária e atempada resposta, conforme consagra a Constituição.

O PCP reafirma o seu compromisso na defesa dos interesses dos alunos, dos pais, dos professores, dos psicólogos, dos professores e técnicos de educação especial, dos funcionários e de outros profissionais da educação.

O PCP defenderá sempre a escola pública gratuita, de qualidade e inclusiva, que garanta a igualdade de oportunidades e contribua para a superação das desigualdades económicas, sociais e culturais, conforme diz a nossa Constituição.

Pilar estrutural da democracia, a escola pública e o acesso à educação não são, não podem ser, não deixaremos que sejam um privilégio de alguns. É, sim, um direito de todos.

*Aplausos do PCP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para apresentar o projeto de lei de Os Verdes, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Os Verdes entenderam também contribuir para esta discussão que hoje aqui se faz, mas, mais do que para a discussão, entenderam contribuir com uma proposta que consideramos ser a solução necessária e adequada para um dos problemas com que se confronta o nosso ensino e as nossas escolas. Prende-se, naturalmente, com o facto de propormos estipular um número máximo de alunos por turma, que em nada tem a ver com aquela que é hoje a realidade em muitas escolas.

Hoje, em muitas das nossas escolas, estamos confrontados com turmas de 30 ou mais alunos e, sinceramente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, com a consciência do que é a realidade, convenhamos que assim não estão criadas as condições necessárias para uma aprendizagem de sucesso.

Na verdade, esta questão do aumento do número de alunos por turma, que o Governo promoveu, do encerramento de escolas, da criação dos mega agrupamentos, da reorganização curricular, teve um objetivo, enquadrado numa lógica de desinvestimento na educação promovida por este Governo e numa lógica primeira de despedimento de docentes. Essa redução do número de docentes é, de facto, o grande objetivo da política de educação deste Governo e, como referi, o aumento do número de alunos por turma entra nesta política do Governo.

Mas, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, atendendo à realidade, quem consegue conceber turmas com esta dimensão só pode conceber um ensino onde um professor chega a uma sala de aula e se põe a debitar para alunos quietos, durante 90 minutos. Não consegue conceber de outra forma.

Relativamente a esta questão da dimensão das turmas, chegámos a receber queixas concretas de professores que nos colocam a questão de que basta pôr alguns computadores numa sala de aula para que os professores tenham uma completa incapacidade de circular entre os alunos. Estas são questões práticas, são questões que nos têm de passar pela cabeça e relativamente às quais temos de ter consciência. Além de que uma grande dimensão de alunos por turma perturba, naturalmente, a capacidade do docente em gerir, digamos assim, ensinando, aquela turma e retira, naturalmente, uma maior facilidade de acompanhamento mais adequado e até — tantas vezes necessário — mais personalizado de alunos ou de grupos de alunos.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, o Governo, que anda sempre tão preocupado com as escolas que têm poucos alunos — e vai de encerrar, encerrar, encerrar, mentindo, dizendo que está preocupado com os alunos quando não está nada, está preocupado é em poupar, poupar, poupar e não gastar —, se a sua preocupação fosse com os alunos, teria também a preocupação inversa, ou seja, em relação às escolas que estão superlotadas e com turmas de 30 ou mais alunos, ou mesmo numa dimensão aproximada dos 30, o Governo teria também essa preocupação e diria: «não, aqui também não há boas condições de aprendizagem». Mas aí já não faz mal, porque isso implica menos docentes, logo, está bem coadunado com a política educativa do Governo.

É isso, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, que hoje pretendemos também aqui denunciar, referindo que estamos dispostos a apresentar esta alternativa da redução do número de alunos por turma.

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Maria Ester Vargas.

A Sr.<sup>a</sup> **Maria Ester Vargas** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Discutimos hoje um conjunto de diferentes iniciativas, apresentadas pelos partidos da oposição, que têm como denominador comum a constituição de turmas nas escolas, propondo, cada um, a redução do número máximos de alunos por turma, desde a educação pré-escolar até ao ensino secundário, com base no estabelecido no Despacho n.º 5048-B/2013.

Aparentemente, uma proposta de redução do número de alunos por turma parece assumir-se como benéfica para a melhoria da aprendizagem dos alunos, favorecendo a redução das taxas de insucesso e abandono escolares. Mas as questões relacionadas com a educação têm de ser analisadas com base em dados realistas, em estudos científicos e em objetivos muito concretos que nada têm a ver com reações por impulso ou ideias inconsistentes, que podem fazer muito ruído e ter algum efeito na opinião pública menos informada mas em nada contribuem para a melhoria do sistema.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Maria Ester Vargas** (PSD): — Com efeito, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, nem tudo o que parece é.

O que sabemos é que não existem estudos consistentes que mostrem que os resultados escolares são melhores com um número mais reduzido de alunos por turma do que o atualmente definido nos normativos em vigor.

O que sabemos também é que os estudos internacionais mais relevantes são unânimes ao referir que países com elevado número de alunos obtêm melhores resultados do que outros com turmas com menor número de alunos.

Sabemos ainda que Portugal é um dos países cuja dimensão média das turmas está próxima da média europeia, variando em torno dos 22 alunos por turma. De referir igualmente que, de acordo com o estudo apresentado recentemente pelo Conselho Nacional de Educação, 25% das turmas não atingem os 20 alunos e as que têm 30 ou mais alunos ficam aquém dos 4% do total.

Acham mesmo os partidos da oposição que esta situação obstaculiza o normal desenvolvimento das aprendizagens?

*Protestos do PS e do PCP.*

O normativo existente já prevê as especificidades que aparecem plasmadas nos diferentes projetos de lei que hoje analisamos, pelo que nos parecem perfeitamente redundantes.

O sucesso escolar não depende exclusivamente do número de alunos por turma mas, sim, de um diversificado número de fatores, entre os quais se destacam as metodologias levadas a cabo pelos docentes, o contexto social e familiar do aluno e, sobretudo, a aposta em medidas concretas centradas no aluno e adequadas a cada contexto, cuja implementação se encontra no âmbito da autonomia das escolas.

As medidas criadas ou reiteradas no âmbito da organização curricular e do alargamento da escolaridade obrigatória tiveram como objetivo adaptar o ensino às necessidades da sociedade em que vivemos. Para isso,

criaram-se novas ofertas educativas, adaptaram-se currículos, reduzindo a dispersão curricular, e reforçaram-se disciplinas consideradas estruturantes.

Esta tem sido, a nosso ver, a melhor maneira de defender a escola pública e de garantir a melhoria da qualidade de ensino, com rigor, com uma noção muito clara do caminho a seguir e garantindo uma igualdade efetiva de oportunidades, sempre partindo da ideia de que a educação é um dos mais importantes fatores de desenvolvimento da sociedade e fundamental na eliminação das assimetrias sociais.

É dito num dos diplomas em apreço que investir no ensino público de qualidade é investir num futuro promissor para o País. Pois é isto mesmo que se está a fazer, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, com determinação, envolvendo todos os intervenientes no processo, pelos nossos jovens e pelo futuro de Portugal.

*Aplausos do PSD e do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Michael Seufert.

O Sr. **Michael Seufert** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Os diplomas hoje em apreço (o debate já está quase no fim) partem todos do princípio de que o número de alunos por turma é um fator preponderante na qualidade do ensino ou/e no resultado dos alunos.

Parece evidente, se estivermos, digamos, em conversa de café, que assim é: menos alunos, professores mais concentrados, com capacidade para ir mais ao encontro das especificidades de cada um deles.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Parece um norueguês a falar!...

O Sr. **Michael Seufert** (CDS-PP): — Enfim, para conversa de café, não está mal.

Para quem queira fazer um debate esclarecido, baseado na investigação científica, nos estudos internacionais, a conclusão a que chegamos é que, no caso português (e não estamos a falar de 50 alunos por turma), e dentro das balizas em que se move a esmagadora maioria dos países da OCDE, o número de alunos por turma não afeta a qualidade do ensino, não afeta o resultado dos alunos.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Os noruegueses dizem o contrário!

O Sr. **Michael Seufert** (CDS-PP): — Vou ler (está em inglês, mas sei que nem todos os Deputados dominam, pelo que traduzirei ao vivo) um excerto da página 442 do relatório *Education at a Glance*, de 2014, da OCDE. Diz-se aí o seguinte: «Em geral, não se comprova que o efeito da diferença no tamanho das turmas tenha um impacto na qualidade do ensino e na *performance* dos alunos».

*Protestos do Deputado do PCP João Oliveira.*

Sr. Deputado João Oliveira, tenho a certeza de que, na União Soviética, um professor por aluno seria a grande utopia. Nós temos de viver na realidade, Sr. Deputado.

*Protestos do PCP.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Srs. Deputados, deixem ouvir o orador. Faça favor de continuar, Sr. Deputado.

O Sr. **Michael Seufert** (CDS-PP): — Sr. Deputado, deixe que ouçam o que diz o Conselho Nacional de Educação, onde membros nomeados pelo PCP têm assento.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Um papagaio diria a mesma coisa!

O Sr. **Michael Seufert** (CDS-PP): — Na página 13 da introdução do relatório sobre o *Estado da Educação 2013*, diz-se o seguinte: «Um dos tópicos de maior sensibilidade no debate em torno da qualidade das aprendizagens é o da dimensão das turmas. A relação entre a dimensão das turmas e os resultados escolares tem sido tema de investigação sem que se consiga apurar uma associação inequívoca».

Parece que as pessoas que estudam isto, para além da conversa de café, não chegam às mesmas conclusões que o PCP.

Mas vamos fazer de conta de que nada disto estava nas mãos do Parlamento e que, mesmo assim, queríamos melhorar. Vamos olhar para países que, em média, têm turmas maiores do que Portugal: a Alemanha, a Dinamarca, os Estados Unidos da América, a França, o Reino Unido, Israel, Chile. Todos estes países têm mais alunos por turma do que Portugal e melhores resultados nos estudos internacionais de avaliação dos alunos.

Já agora, na página 411 do relatório *Education at a Glance*, de 2014, diz-se que, em Portugal, constantemente, o ensino privado tem mais um, mais dois ou mais três alunos por turma do que o ensino estatal, o que é extraordinário, quando se diz tantas vezes nesta Câmara que o ensino privado é o dos privilegiados. Parece que os privilegiados, Sr. Deputado, não têm esse problema.

Mas vamos até ignorar mais este facto — e vou terminar, Sr. Presidente — e vamos dizer que Portugal tinha de reduzir o número de alunos por turma. O que é que verificamos, na realidade, quanto ao número de alunos por turma, em Portugal, medido pelo Conselho Nacional de Educação? Verificamos que 40% das turmas têm de 20 a 24 alunos e 25% das turmas têm entre 10 e 19 alunos. Afinal, quanto àquela cambalhota matemática que o Bloco de Esquerda queria dar, dizendo que se podia limitar o máximo à média, que é matematicamente uma impossibilidade, pois está verificado na moda e na média do número de alunos por turma em Portugal que esse número se situa bem abaixo dos países da OCDE com mais sucesso do que nós e bem abaixo das propostas que a oposição aqui traz.

*Aplausos do CDS-PP e do PSD.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma segunda intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Fazenda.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — Sr.<sup>a</sup> Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O texto introdutório do relatório do *Estado da Educação 2013* não é do Conselho Nacional da Educação, é do presidente.

O Sr. **Amadeu Soares Albergaria** (PSD): — Mas os dados estão lá!

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — É um texto presidencialista, que ele assume. Portanto, é escusado estar a falar de representantes dos partidos no Conselho Nacional da Educação porque eles não foram para lá chamados. É uma opinião do Prof. David Justino, que só o compromete a ele, o que, aliás, o mesmo disse logo, em sede de Comissão de Educação. Todos sabem que ele não é neutral e de que lado político está. Portanto, não vale a pena fazer extrapolações políticas à volta disso.

Nem vale a pena tirar o mérito à questão do ponto de vista pedagógico. Não se trata aqui de nenhuma conversa de café. Qualquer pedagogo, qualquer professor sabe que o número de alunos por turma — tendo em conta o universo dos alunos que tem, as suas condições socioeconómicas e se tem alunos com necessidades educativas especiais ou não — condiciona o trabalho de ensino/aprendizagem, e condiciona fortemente.

Não vale a pena fazer uma amálgama de estatísticas internacionais de países com realidades completamente diferentes. No caso português, o número que propomos — um máximo de 22 — é a média e, portanto, é um teto bastante aceitável.

Qual é o problema dos partidos da direita acerca disto? Não é desconversar, não é encontrar coisas que se dizem inconsistentes quando qualquer pedagogo sabe que isso não é inconsistente. Não é nada disso! É manter o plano do Governo e do Ministro Crato de ir aumentando, paulatinamente, ano após ano, o número de alunos por turma. E para quê? Para suprimir postos de trabalho na educação e na escola pública, para ir dispensando milhares e milhares de professores. Não há outra explicação acerca disto. Não está na

pedagogia, não está sequer numa ponderação que possa ser razoável, porque nem em todo o lado pode haver exatamente o mesmo formato. Mas é evidente que teríamos efeitos benéficos, pródigos, na educação, na capacidade de qualificação, se adequássemos por essa mediana o número máximo de alunos por turma.

Qualquer pessoa de bom senso o dirá.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Para uma segunda intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Michael Seufert, a UNESCO recomenda, seriamente, com base em estudos que detém, que as turmas não tenham mais do que 24 meninos por turma.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — O Sr. Deputado é ignorante! Não conhece os estudos da UNESCO!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — É uma recomendação da UNESCO — e o Sr. Deputado, por favor, vá procurá-la e lê-la — que foi usada, designadamente, no Conselho Nacional da Educação.

Agora, Sr. Deputado, veja bem que os senhores falam num número médio de alunos por turma — aliás, não falam de outra coisa a não ser do número médio de alunos por turma —, o que significa que há turmas com menos e há turmas com mais, a roçar os 30 alunos por turma ou mais do que isso. Mas é sobre essa realidade concreta que os senhores não falam. E acho muito mal que os senhores usem um número médio como se esse fosse o número de alunos por turma, em Portugal. Isto não é sério, Srs. Deputados! Estamos aqui a debater uma realidade concreta, a daquelas turmas que estão sobrelotadas.

*Protestos do PSD.*

Os senhores encerram escolas — e, já agora, pergunto com base em que estudos pedagógicos —, dizendo que escolas com menos de 20 alunos têm de ser encerradas, escolas com menos de 30 alunos têm de ser encerradas. Os senhores só se preocupam com o número reduzido de alunos, não se preocupam com o número inoportável de alunos que deteriora claramente as condições de aprendizagem numa sala de aulas.

Mas os senhores não querem saber disso, porque os senhores não querem saber da verdadeira aprendizagem. O que os senhores querem, de facto, é contribuir para a degradação da escola pública e, máximo dos máximos, para o despedimento de docentes. Como estão a cumprir o vosso objetivo, outra coisa não importa.

O Sr. **Presidente** (Guilherme Silva): — Srs. Deputados, terminada a discussão conjunta, na generalidade, dos projetos de lei n.<sup>os</sup> 660/XII (4.<sup>a</sup>) (BE), 559/XII (3.<sup>a</sup>) (PS), 667/XII (4.<sup>a</sup>) (PCP) e 669/XII (4.<sup>a</sup>) (Os Verdes), terminámos igualmente os nossos trabalhos de hoje.

A próxima sessão plenária terá lugar amanhã, às 10 horas, com a seguinte ordem do dia: debate, requerido pelo PSD, sobre o Serviço Nacional de Saúde: erros do passado e desafios do futuro, e Conta de Gerência da Assembleia da República relativa ao ano de 2013. Haverá ainda votações regimentais.

Está encerrada a sessão.

*Eram 17 horas e 50 minutos.*

*Presenças e faltas dos Deputados à reunião plenária.*