



DIÁRIO da Assembleia da República

X LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2005-2006)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 6 DE JULHO DE 2006

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

Secretários: Ex.^{mos} Srs. Maria Celeste Lopes da Silva Correia
Fernando Santos Pereira

SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a sessão às 15 horas e 10 minutos.

Deu-se conta da entrada na Mesa do projecto de lei n.º 283/X.

Procedeu-se ao debate da interpelação n.º 8/X — Sobre política de transportes e de mobilidade (Os Verdes), tendo usado da palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes (Os Verdes) e o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Mário Lino), que proferiram as intervenções de abertura, bem como, a diverso título, além do Sr. Ministro, da Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes (Ana Paula Vitorino) e do Deputado Francisco Madeira Lopes (Os Verdes), os Srs. Deputados Vasco Cunha (PSD), Irene Veloso (PS), Helena Pinto (BE), Agostinho Lopes (PCP), Hélder Amaral (CDS-PP), Heloísa Apolónia (Os Verdes), Melchior Moreira (PSD), Isabel Jorge (PS), Abel

Baptista (CDS-PP), Fernando Jesus (PS), Luís Rodrigues (PSD), Miguel Tiago (PCP), Miguel Coelho (PS) e Luís Fazenda (BE).

No encerramento do debate, proferiram intervenções a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia (Os Verdes) e a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes.

Foi aprovado o projecto de resolução n.º 141/X — Viajem do Presidente da República à República Federal da Alemanha (Presidente da AR).

Foi igualmente aprovado o voto n.º 57/X — De pesar pelo falecimento do ex-Deputado do PS João Silva (PS), tendo, depois, a Câmara guardado 1 minuto de silêncio.

O voto n.º 56/X — De protesto pela detenção de cidadãos sem acusação no campo prisional de Guantánamo e apelando ao seu encerramento (BE) foi aprovado. Usaram da palavra os Srs. Deputados Fernando Rosas (BE), José

de Matos Correia (PSD), Hélder Amaral (CDS-PP), Abílio Dias Fernandes (PCP), Francisco Madeira Lopes (Os Verdes) e José Vera Jardim (PS).

O projecto de lei n.º 48/X — Regime jurídico do mergulho desportivo (PCP) foi rejeitado, na generalidade.

Foram aprovadas, na generalidade, as propostas de lei n.ºs 80/X — Aprova a Lei de Bases da Actividade Física e do Desporto, e 79/X — Prorroga, por um período não superior a três anos, o prazo de vigência das medidas preventivas de ocupação do solo na área prevista de localização do novo aeroporto de Lisboa, relativamente às áreas definidas nos quadros A e B anexos ao Decreto n.º 31-A/99, de 20 de Agosto.

Em votação final global, foi aprovado o texto final, apresentado pela Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo ao projecto de lei n.º 230/X — Estabelece os termos e as condições de instalação em território nacional de bancos de provas de armas de fogo e suas munições, desde que de uso civil (PS), bem como o texto final, apresentado pela Comissão de Assuntos

Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo ao projecto de lei n.º 231/X — Estabelece o regime especial de aquisição, detenção, uso e porte de armas de fogo e suas munições e acessórios, destinadas a práticas desportivas e de colecionismo histórico-cultural (PS).

Foi ainda aprovado um requerimento, apresentado pelo PS, de adiamento para o próximo dia 20 de Julho das votações na especialidade e final global da proposta de lei n.º 75/X - Altera a Lei de Programação Militar.

Finalmente, a Câmara aprovou três pareceres da Comissão de Ética, um autorizando um Deputado do PS a prestar depoimento por escrito, como testemunha, em tribunal, outro autorizando uma Deputada do PSD a prestar declarações, por escrito, como arguida em tribunal e ainda outro autorizando o levantamento da imunidade parlamentar para efeitos de constituição e interrogatório como arguido, por escrito, de um Deputado do PS.

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 18 horas e 50 minutos.

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

Eram 15 horas e 10 minutos.

Srs. Deputados presentes à sessão:

Partido Socialista (PS):

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

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

Partido Social Democrata (PSD):

Adão José Fonseca Silva
Agostinho Correia Branquinho
Ana Maria Sequeira Mendes Pires Manso
António Edmundo Barbosa Montalvão Machado
António Paulo Martins Pereira Coelho

António Ribeiro Cristóvão
Arménio dos Santos
Carlos Alberto Garcia Poço
Carlos Alberto Silva Gonçalves
Carlos Manuel de Andrade Miranda
Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco
Emídio Guerreiro
Feliciano José Barreiras Duarte
Fernando Mimoso Negrão
Fernando Santos Pereira
Fernando dos Santos Antunes
Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva
Henrique José Praia da Rocha de Freitas
Hermínio José Sobral Loureiro Gonçalves
Hugo José Teixeira Velosa
Joaquim Carlos Vasconcelos da Ponte
Joaquim Virgílio Leite Almeida Costa
Jorge Fernando Magalhães da Costa
Jorge José Varanda Pereira
Jorge Manuel Ferraz de Freitas Neto
José António Freire Antunes
José Manuel Ferreira Nunes Ribeiro
José Manuel Pereira da Costa
José Manuel de Matos Correia
José Mendes Bota
José Pedro Correia de Aguiar Branco
José Raúl Guerreiro Mendes dos Santos
José de Almeida Cesário
João Bosco Soares Mota Amaral
Luís Filipe Alexandre Rodrigues
Luís Filipe Carloto Marques
Luís Filipe Montenegro Cardoso de Morais Esteves
Luís Manuel Gonçalves Marques Mendes
Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes
Luís Miguel Pereira de Almeida
Manuel Filipe Correia de Jesus
Maria Helena Passos Rosa Lopes da Costa
Maria Ofélia Fernandes dos Santos Moleiro
Maria do Rosário da Silva Cardoso Águas
Melchior Ribeiro Pereira Moreira
Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas
Miguel Jorge Pignatelli de Ataíde Queiroz
Miguel Jorge Reis Antunes Frasquilho
Mário Patinha Antão
Mário da Silva Coutinho Albuquerque
Nuno Maria de Figueiredo Cabral da Câmara Pereira
Paulo Miguel da Silva Santos
Pedro Miguel de Azeredo Duarte
Pedro Miguel de Santana Lopes
Pedro Quartin Graça Simão José
Regina Maria Pinto da Fonseca Ramos Bastos
Ricardo Jorge Olímpio Martins
Vasco Manuel Henriques Cunha
Zita Maria de Seabra Roseiro

Partido Comunista Português (PCP):

Abílio Miguel Joaquim Dias Fernandes
Agostinho Nuno de Azevedo Ferreira Lopes
António Filipe Gaião Rodrigues
Artur Jorge da Silva Machado
Bernardino José Torrão Soares
Jerónimo Carvalho de Sousa

José Honório Faria Gonçalves Novo
Maria Luísa Raimundo Mesquita
Miguel Tiago Crispim Rosado

Partido Popular (CDS-PP):

Abel Lima Baptista
António Carlos Bivar Branco de Penha Monteiro
Diogo Nuno de Gouveia Torres Feio
José Helder do Amaral
João Guilherme Nobre Prata Fragoso Rebelo
João Nuno Lacerda Teixeira de Melo
Luís Pedro Russo da Mota Soares
Maria da Conceição Torrado Barroso Cruz
Nuno Miguel Miranda de Magalhães
Telmo Augusto Gomes de Noronha Correia

Bloco de Esquerda (BE):

Alda Maria Gonçalves Pereira Macedo
Ana Isabel Drago Lobato
Fernando José Mendes Rosas
Francisco Anacleto Louçã
Helena Maria Moura Pinto
João Pedro Furtado da Cunha Semedo
Luís Emídio Lopes Mateus Fazenda
Mariana Rosa Aiveca Ferreira

Partido Ecologista «Os Verdes» (PEV):

Francisco Miguel Baudoin Madeira Lopes
Heloísa Augusta Baião de Brito Apolónia

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, a Sr.^a Secretária vai proceder à leitura do expediente.

A Sr.^a **Secretária** (Celeste Correia): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, deu entrada na Mesa, e foi admitido, o projecto de lei n.º 283/X — Estabelece direitos aos trabalhadores por turnos, nocturnos e em folgas rotativas (BE), que baixou à 11.^a Comissão.

Foi também apresentado um requerimento pelo Grupo Parlamentar do PS, pedindo o adiamento das votações na especialidade e final global do texto final, apresentado pela Comissão de Defesa Nacional, relativo à proposta de lei n.º 75/X — Altera a Lei de Programação Militar.

Em termos de expediente é tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos, então, dar início ao debate da interpelação n.º 8/X — Sobre política de transportes e de mobilidade (Os Verdes).

Para proferir a intervenção de abertura em nome do partido interpelante, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Primeiro-Ministro, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Há um século, em Portugal, a maior parte das pessoas vivia a quase totalidade das suas vidas circunscrita a uns poucos quilómetros quadrados, nascendo, crescendo, aprendendo, trabalhando, casando e morrendo praticamente na mesma localidade ou região, num tempo em que era outro o ritmo, a pressa, o tempo e o espaço.

As dificuldades de comunicação, transportes e mobilidade eram há 100 anos enormes e o mundo era, de facto, maior. Tudo ficava mais longe do que hoje. Era desconhecido e inalcançável. A imobilidade física no espaço e no tempo andava a par com a imobilidade social e a dificuldade de operar uma mudança de vida e de melhoria das condições socio-económicas de cada um. Talvez também por isso se desse mais valor à terra onde se habitava e trabalhava e, em virtude da escassez de bens e de recursos, tudo fosse melhor aproveitado, cuidado, estimado e rentabilizado ao máximo. Tempos difíceis de um Portugal essencialmente rural, pobre, analfabeto e isolado, onde a única oportunidade de fuga à miséria e de busca de uma vida melhor residia, para muitos, na emigração. Foi esse Portugal atrasado que 48 anos de ditadura fascista — metade do Século XX, de 1926 a 1974 — ajudaram a perpetuar, agravando ainda mais o fosso que nos separava e ainda hoje separa do resto da Europa.

Hoje, os tempos são outros. Não há dúvida de que Portugal cresceu e se desenvolveu, principalmente

nestes 30 anos de democracia. Mas a verdade também é que, ao longo destes últimos 30 anos, a esse crescimento não correspondeu frequentemente um desenvolvimento sustentável, equilibrado, com qualidade, tal como não se produziu a efectiva melhoria das condições de vida a que o povo português legitimamente aspirava e que esperava alcançar quando rasgou a negra cortina do fascismo.

Com efeito, o crescimento a que assistimos foi, na maioria das vezes, apenas um crescimento de betão, desregrado, desequilibrado e anárquico, alheio a qualquer regra de planeamento urbanístico ou de correcto ordenamento do território, tornando os centros urbanos locais congestionados, desumanizados, cinzentos e com graves problemas. Um quadro associado, por outro lado, a um crónico movimento de migração interna do interior para o litoral, provocando o abandono, o despovoamento e a desertificação da maior parte do território nacional. Tudo isto necessariamente criou um país a «duas velocidades», assente em profundas desigualdades territoriais e assimetrias regionais, ambas comportando, cada uma ao seu nível, alguns dos mais graves problemas com que hoje nos defrontamos.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: É preciso, antes de mais nada, lembrar que alguns dos mais graves problemas com que Portugal hoje se defronta estão intimamente ligados ao modelo de desenvolvimento económico, social e ambiental que tem sido adoptado, do qual fazem parte integrante o modelo e as políticas de transporte e mobilidade que têm vindo a ser seguidas e implementadas nos últimos anos.

É preciso lembrar que as emissões para a atmosfera de gases com efeito de estufa, à frente dos quais se encontra o dióxido de carbono, têm no sector dos transportes o seu principal responsável. Ou seja, de acordo com os dados do próprio Governo, 35% dos gases com efeito de estufa que emitimos têm a sua origem na queima de combustíveis fósseis por veículos com motores de combustão, principalmente gasolina e gasóleo. Além disso, o sector dos transportes foi aquele que mais aumentou nos últimos anos as suas emissões, podendo, por isso, sem desconsiderar os restantes sectores, designadamente o industrial e a produção energética, ser considerado o principal responsável pela situação de não cumprimento em que Portugal se encontra neste momento e em que, provavelmente, se vai encontrar em 2012, face aos compromissos assumidos, no âmbito do acordo de partilha de responsabilidades a nível da União Europeia, relativamente a Quioto.

Portugal sofre, para além disto, de níveis de dependência energética do exterior extremamente graves, num contexto de crescente escalada de consumos. Aliada a usos ineficientes e desperdícios assustadores e assente numa carbonização excessiva da economia, ligada a modelos de produção e pseudodesenvolvimento que privilegiaram a rapidez e o facilitismo, a nossa dependência coloca-nos à mercê das flutuações e subidas crescentes do mercado do petróleo, com a volatilidade das instabilidades da cena internacional.

Novamente, não menorizando o papel dos outros recursos energéticos, a importação energética assenta de forma monstruosa sobre as energias fósseis e, dentro destas, principalmente sobre o petróleo, que representa 60% do total de consumo energético, o qual ocorre primordialmente, mais uma vez, com uma quota de mais de 66%, nos transportes.

A falta de um correcto ordenamento do território conduziu a um aumento das distâncias percorridas diariamente nos movimentos pendulares entre a casa e o trabalho, constituindo um factor de enorme desgaste e de perda de tempo, roubado à produtividade ou ao lazer e à família, um desperdício energético e falta de competitividade económica.

Importa ainda referir as graves consequências a nível de saúde pública originadas pela poluição atmosférica, principalmente nos centros urbanos, com o aumento da incidência de doenças crónicas das vias respiratórias e alérgicas, de cancro e do stress de quem passa, em média, por dia, todos os dias, 1 hora e 40 minutos no trânsito. Para além do mais, importa referir o impacto enorme e incalculável deste estado de coisas, contribuindo fortemente para degradar a qualidade de vida e encurtar a vida dos portugueses, já para não falar da hecatombe dos acidentes rodoviários que todos os anos ceifam vidas e mutilam corpos.

O excessivo crescimento do sector rodoviário face a outras modalidades de transporte, como o ferroviário, e as políticas erradas na área dos transportes públicos que têm sido seguidas pelos sucessivos governos de direita e do Partido Socialista têm progressivamente empurrado o cidadão individual para o automóvel particular, o que constitui um dos principais problemas da nossa sociedade de hoje. Sucessivas políticas de desinvestimento do poder central, a não concretização em sede de Orçamento do Estado das verbas necessárias e respectiva fundamentação criteriosa, o contínuo aumento de preços das tarifas e passes sociais para os utentes (muito acima da inflação e ainda mais das actualizações salariais ou das pensões), as privatizações a retalho dos sectores mais lucrativos sem a correspondente exigência de cumprimento, qualidade e cobertura territorial do serviço público, a desestruturação e desmembramento de serviços e entidades, o fecho de linhas e de horários e a falta de garantia dos direitos dos trabalhadores do sector conduziram à progressiva degradação do transporte público, tornando-o cada vez mais uma opção pouco segura, pouco confortável, pouco atraente e, acima de tudo, absolutamente incapaz de dar resposta cabal às verdadeiras necessidades de mobilidade dos cidadãos.

Esta situação, Srs. Deputados, não pode ser menorizada nem escamoteada, pois o que está em jogo é a realização ou, neste caso, a não realização de um superior interesse público, ao qual é necessário responder de forma eficaz, geograficamente acessível e socialmente justa. Porque, convém não esquecer, a mobilidade deve ser vista como um direito fundamental e instrumental tanto no acesso a numerosos bens e serviços fundamentais como na possibilidade de exercer outros direitos dos quais não podem estar excluí-

dos quaisquer cidadãos por razões de poder económico, de idade, de instrução ou de localização geográfica.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Muito bem!

O **Orador**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: É fundamental reconhecer que o sector dos transportes públicos atravessa uma crise profunda e que essa crise, associada ao exponencial uso do automóvel particular, é uma das causas e está intimamente relacionada com os problemas, consequências nefastas e causas referidas. Por outro lado, é necessário reconhecer que este modelo de crescimento, que não corresponde a um verdadeiro desenvolvimento, está esgotado e que precisamos urgentemente de alterar o paradigma existente.

Queremos deixar desde já muito claro que a intenção desta nossa interpelação ao Governo não é a de obrigar o Sr. Ministro a repetir o que já antes disse em relação aos grandes projectos nacionais da OTA, do TGV ou das auto-estradas marítimas, sem prejuízo do muito que ficou por dizer e por explicar. O nosso objectivo é o de, acima de tudo, abrir uma oportunidade para se centrar o discurso nos problemas que afectam a mobilidade dos portugueses, que afectam de forma profunda e determinante a vida das pessoas — estudantes, trabalhadores, reformados, cidadãos — todos os dias e que neste momento constituem um verdadeiro entrave ao desenvolvimento e às coesões social e territorial.

É urgente inverter o preocupante rumo que o nosso país tomou, particularmente nos últimos 10 anos, período durante o qual o transporte colectivo deixou de ser o meio mais utilizado para ceder esse lugar de honra ao automóvel particular, responsável por 95% do total de emissões no sector dos transportes e um dos grandes responsáveis pelo falhanço de Portugal em relação às metas de Quioto. Todos os dias entram em Lisboa mais de 400 000 carros e no Porto mais de 175 000, 80% dos quais transportando apenas uma pessoa.

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

O **Orador**: — Infelizmente, apesar de, no discurso, o Governo por diversas vezes se declarar extremamente empenhado em alterar este paradigma, em combater a poluição atmosférica e sonora, o mau ambiente urbano, as alterações climáticas, a dependência energética e em resolver os problemas da falta efectiva de mobilidade, a verdade é que esta tarefa não tem constituído uma prioridade do Governo, mais concretamente do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Muito longe disso, infelizmente! Esta área não tem constituído uma prioridade, nem sequer no discurso do *marketing* e da propaganda, no qual tem andado azafamado o Governo com o anúncio de grandes projectos de infra-estruturas salvadoras da pátria, como a OTA e o TGV, e muito menos tem norteado a acção ou a tomada de medidas concretas.

Na verdade, o Ministério rejeita que lhe compita sequer dar opinião acerca de certas medidas de desincentivo do uso do automóvel particular e deixa o odioso de algumas dessas medidas para os autarcas por serem manifestamente impopulares. É o caso das portagens à entrada das cidades, que são justamente impopulares, porque, inexistindo alternativas viáveis ao automóvel, não passarão de mais uma forma de sobrecarregar ainda mais as famílias, que neste momento já encaminham cerca de 20% do seu orçamento familiar para os transportes, depois de já terem contribuído para o erário público através dos impostos. Todavia, o Ministério, que para além das Obras Públicas também é dos Transportes (convém lembrar, não vá cair no esquecimento!), não assume sequer aquela que lá vai reconhecendo de vez em quando, nos intervalos da apresentação das obras megalómanas, ser a sua tarefa: a de incentivar o uso do transporte colectivo.

Com efeito, não se conhece até à data uma única medida tomada ou sequer anunciada que vá no sentido de mudar o actual paradigma de mobilidade. Antes pelo contrário! Tudo o que se conhece tem a ver com a mesma política de continuidade e de aceitação pacífica do actual *status quo*, em que o modo rodoviário é rei e senhor e os cidadãos não têm, na maior parte dos casos, alternativas viáveis ao carro particular. É significativo que, de acordo com dados 2004 do EUROSTAT, em 2001, Portugal era o quarto país da Europa a 25 com mais carros particulares por cada 1000 habitantes. Entre 1991 e 2001, Portugal encerrou mais de 300 km de ferrovia, o que corresponde a quase 10% da rede então existente, fechando muitas estações e apeadeiros. No mesmo período, a rede de auto-estradas aumentou 350%!

Nestes primeiros 16 meses de governação mais não se fez do que prosseguir as políticas erradas que têm sido adoptadas em relação aos transportes, que têm empurrado cada vez mais os portugueses para fora dos transportes colectivos e para o recurso ao automóvel individual, votando ao total desprezo a resolução dos problemas dos vários sistemas de transporte colectivos. Os preços dos transportes continuam a aumentar a uma média de duas vezes por ano: em 2004, aumentaram 6,8%; em 2005, aumentaram 7,7%; e, em 2006, aumentaram, até agora, 4,65%, quer no que diz respeito às tarifas dos bilhetes quer no que diz respeito aos passes, que de sociais têm cada vez menos!...

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

O Orador: — Na verdade, desde que este Governo tomou posse, os transportes aumentaram, no espaço de um ano, cerca de 10,2% e, desde 1 de Julho, mais 2,65%.

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — É preciso lata!

O Orador: — O passe social L123 aumentou nos últimos seis anos 37,5%, mas os salários — pelo menos os da generalidade dos trabalhadores por conta de outrem — e as pensões não aumentaram, nem de perto nem de longe, o mesmo!!

Igualmente grave é o facto de que a este aumento brutal de preços — profundamente injusto e insustentável do ponto de vista social, profundamente errado do ponto de vista político e criminoso do ponto de vista ambiental e do desenvolvimento sustentável — corresponde, do lado da prestação do serviço, o crónico subfinanciamento e endividamento dos operadores públicos, a não actualização e o desconhecimento dos critérios em relação aos pagamentos das indemnizações compensatórias, a pulverização dos serviços por várias entidades, a falta de compatibilização de horários e falta de harmonização bilhetética, a inexistência, na prática, da intermodalidade aos mais diferentes níveis e a falta de actualização das coroas urbanas. Em suma, encontramos a degradação do serviço e o aumento do preço, o que desincentiva a utilização do transporte colectivo e não o torna sequer competitivo com o automóvel individual.

Face a este preocupante cenário, que é sobejamente conhecido e reconhecido por todos e à longa data vivido e suportado pelos portugueses, é mais do que legítimo questionar a prioridade que o Governo insiste em dar a grandes projectos que implicam um enorme esforço financeiro ao País e aos contribuintes. A questão torna-se ainda mais premente porque estes projectos não respondem nem procuram sequer responder à maior parte dos problemas de transporte e mobilidade da maior parte dos cidadãos e, ainda por cima, pelo esforço de investimento que consomem, impedem o investimento necessário para responder aos desafios fundamentais da mobilidade.

Não é aceitável que se privilegiem grandes infra-estruturas que não vão servir a maior parte dos cidadãos e, para mais, impedem a resolução dos problemas de mobilidade dos portugueses, designadamente no interior do País, que, sendo já neste momento o mais mal servido de transportes colectivos, tem assistido impotente ao fecho de linhas. Assim, depois do desmembramento da Rodoviária Nacional, que foi seguido do desaparecimento de inúmeras carreiras numa visão unicamente virada para o lucro, prevê-se agora, com o Plano Líder 2010, eliminar as linhas do Tua, Corgo, Tâmega, Ramais da Figueira da Foz e Cáceres, ao mesmo tempo que se vão encerrando serviços (infelizmente, não apenas na área dos transportes) que vão acentuando o despovoamento e a desertificação do território, isolando cada vez mais populações que se encontram entre as que são económica e socialmente mais desprotegidas e mais idosas.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Com esta interpelação, Os Verdes pretendem chamar a atenção para a urgência de investimentos sérios nos transportes públicos colectivos, para a necessidade de articulação racional entre os diversos operadores do sector, para a necessidade de um plano nacional de transportes, capaz de enquadrar todos os diferentes sectores de forma integrada e intermodal, aproveitando sinergias, combatendo a dispersão e o desperdício, e, acima de tudo, garantindo o fundamental direito à mobilidade, com justiça social e sustentabilidade económica, energética e ambiental.

Aplausos de Os Verdes e do PCP.

O Sr. Presidente: — Para proferir a intervenção de abertura em nome do Governo, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Mário Lino): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Como tive oportunidade de assinalar noutras ocasiões e é do vosso conhecimento, a condução política do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações pauta-se pelo seguimento estrito do Programa do XVII Governo, pelo que me dispenso de aqui o reproduzir. Privilegiarei, pois, nesta minha intervenção o modo de implementação dessa política.

Gostaria, deste modo, de acentuar que a nossa prática tem privilegiado a provisão das necessidades de mobilidade de pessoas e mercadorias, num quadro societário e económico moderno, marcado pelo desenvolvimento da urbanização e da intensificação das relações interpessoais e comerciais e num contexto em que se torna necessário melhorar a competitividade da economia e a coesão social. Temo-lo feito sujeitando as decisões de grandes investimentos em infra-estruturas e equipamentos e de reestruturação da oferta de serviços de transportes públicos a estudos de procura, envolvendo inquéritos aos habitantes e aos utilizadores bem como outros instrumentos de análise, visando clarificar as necessidades de mobilidade e avaliar da bondade das soluções identificadas como possíveis.

Neste contexto, a prática seguida em relação às áreas metropolitanas é clara e objectiva, apostando na promoção da utilização do transporte público, que está no centro das grandes opções da política do Governo neste domínio.

O Sr. **Mota Andrade** (PS): — Muito bem!

O **Orador**: — Para tal, o Governo decidiu retomar uma prática de planeamento dinâmico e sistemático dos sistemas de mobilidade metropolitana em articulação com o ordenamento do território, de forma a alcançar a plena integração dos vários modos de transporte. Assim, ao nível da mobilidade urbana, as acções em curso têm privilegiado o reforço da intermodalidade, o incremento da fiabilidade (traduzida esta em regularidade e pontualidade) e a melhoria do conforto e da segurança, optimizando o desempenho global do conjunto dos modos de transporte, resultando do aumento de um efeito de rede do transporte público e da oferta de reais condições para dispensar a utilização do transporte individual. Esperamos aumentar, deste modo, a qualidade de vida das populações e das áreas metropolitanas, proporcionando a redução dos tempos das deslocações casa/trabalho ou casa/escola e, com outras finalidades, libertando tempo para outras actividades e para repouso e lazer.

No sector do transporte aéreo, cumpre referir que o desenvolvimento a médio e a longo prazos dos principais aeroportos está assente em análises prospectivas dos mercados e em planos directores que o Governo projecta integrar com os instrumentos de ordenamento territorial. Posso, aliás, comunicar-vos que em breve — mais concretamente, no dia 11 deste mês — serão anunciadas orientações estratégicas para o desenvolvimento integrado do sistema aeroportuário, solucionada que está a questão do novo aeroporto da grande Lisboa. Em relação a este, como foi amplamente divulgado, foram analisadas à exaustão todas as questões relacionadas com a procura, alternativas de localização, capacidade, projecções económicas, soluções financeiras e modelos institucionais.

Aplausos do PS.

A prática do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações inclui também o desenvolvimento de soluções para cada segmento de mercado, nos passageiros e nas mercadorias, de âmbito internacional, nacional, regional e até local, respeitando aqui o princípio da subsidiariedade e garantindo a sustentabilidade política, económica e ambiental destas soluções.

Iniciando um pequeno péríodo pela logística, recordo que o Governo apresentou publicamente, no passado dia 9 de Maio, o Plano Portugal Logístico. Este Plano teve prioridade, porque no desenvolvimento dos diversos trabalhos de planeamento sectorial em curso constatámos o seu carácter transversal e estratégico. O Plano em questão, como então foi explicitado, decorre de um conceito simples de descrever, mas de concretização complexa: o de transformar Portugal numa grande plataforma logística, numa grande interface de valor acrescentado nas rotas intercontinentais atlânticas, envolvendo a Península Ibérica e o resto da Europa. Passa, assim, pela criação de uma Rede Nacional de Plataformas Logísticas, constituída por 11 nós logísticos (as plataformas), complementados com dois centros de carga aérea, cujo funcionamento integrado será garantido pela existência de regras de base comuns e pela criação da chamada Janela Única Logística.

Os nós logísticos da Rede Nacional de Plataformas Logísticas foram estrategicamente localizados em relação aos principais pólos de consumo e produção, às fronteiras nacionais, marítimas e terrestres, e às infra-estruturas e redes de transportes portuários e ferroviários, incluindo também a futura rede ferroviária de alta velocidade. Esta rede de plataformas fomentará a intermodalidade dos serviços de mercadorias e logística, valorizando as infra-estruturas e redes de serviços existentes, potenciando quer o transporte ferroviário quer o aproveitamento da capacidade portuária instalada, criando condições para que cada módulo realize de forma sustentada e sustentável o transporte para que está mais vocacionado.

Recordo ainda que a concretização da Rede Nacional de Plataformas Logísticas constitui um desafio à iniciativa privada, quer na fase de produção quer nas fases de «infra-estruturação» e gestão.

Noutro domínio, o do transporte ferroviário, assume particular importância o desenvolvimento do projecto da rede ferroviária de alta velocidade, visando as deslocações no eixo Lisboa/Porto, com ligações aos aeroportos dessas cidades, e deslocações internacionais entre Portugal e Espanha, assegurando a articulação das redes ibéricas e cumprindo os compromissos internacionais assumidos por vários governos, quer com Espanha quer no quadro da União Europeia.

Aplausos do PS.

Esta decisão do Governo de construir a rede de alta velocidade está em consonância com a política comunitária de transportes, a qual atribui ao caminho-de-ferro um papel determinante no sistema de transportes europeu, convergindo para o desenvolvimento de redes convencionais e de alta velocidade inter-operáveis com serviços competitivos capazes de conquistar importantes segmentos do mercado das deslocações e favorecendo a sustentabilidade dos modelos de desenvolvimento.

O Sr. **Afonso Candal** (PS): — Muito bem!

O **Orador**: — Outra das prioridades da acção do Governo em matéria ferroviária, tendo em vista o

desenvolvimento das coesões social e territorial do País e a melhoria da qualidade de vida dos portugueses, passa pelo desenvolvimento de um plano com o horizonte temporal de 20 anos que defina a futura rede ferroviária nacional. Este plano incluirá um programa de migração para a bitola e para o sistema de sinalização *standard europeus* que assegure as necessárias condições de inter-operabilidade da rede ferroviária nacional com as redes ibérica e europeia. Para tal, o Governo criou condições para que a nova rede ferroviária nacional seja planeada e desenvolvida de forma integrada e hierarquizada, assumindo o carácter estruturante da futura rede de alta velocidade e determinando as acções necessárias à modernização da rede convencional.

Pretendemos com este Plano abandonar a prática do investimento casuístico e pontual centrado na infra-estrutura, a favor de uma lógica que pondere o seu impacte no sistema de transportes, nomeadamente em termos da melhoria dos serviços prestados às populações e do seu contributo para a competitividade e o crescimento da economia.

Aplausos do PS.

No sector marítimo-portuário foi uma prioridade deste Governo dar orientações no sentido da elaboração ou actualização dos planos estratégicos para os principais portos portugueses, objectivo já concluído na maioria dos casos e que, após trabalhos de articulação, se traduzirá na futura apresentação de um plano integrado para os portos do continente, que terá lugar em Setembro ou princípios de Outubro.

Aplausos do PS.

Com estes planos, em conjunto com o Plano Portugal Logístico, a infra-estrutura portuária deixa de ser pensada isoladamente, passando a ser planeada como parte de cadeias de transporte intermodais e inter-operáveis, com objectivos de acréscimo e absorção de ganhos de valor.

Chamo ainda a atenção para o facto de recentemente se ter dado um passo significativo no processo de simplificação e agilização de procedimentos no sector marítimo-portuário com a aprovação e publicação da norma nacional do manifesto marítimo electrónico. Realço ainda que durante este mês entrará em funcionamento a Janela Única Portuária, onde a informação é colocada apenas uma vez e disponibilizada a todos os intervenientes das operações, assegurando requisitos de segurança, confidencialidade e integridade da informação. Este projecto, considerado da maior importância para a competitividade dos portos e da economia nacional, terá importantes reflexos na escolha do modo marítimo pelos responsáveis das operações de transporte, correspondendo à concretização de aspirações do sector portuário já com largos anos.

Estes projectos, conjuntamente com os projectos PIP — Procedimento e Informação Portuária Electrónica e Portmos, possibilitarão o contexto de modernização e desenvolvimento em que pretendemos que os portos portugueses cumpram a sua missão de captação de tratos para o modo marítimo como via de transporte mais eficiente e menos poluente, afirmando um claro factor de competitividade capaz de promover o desenvolvimento da economia nacional.

Naturalmente, no quadro do seu desempenho, o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações tem de considerar a sustentabilidade da sua actuação em vertentes diversas que gostaria de abordar convosco.

Comecemos pela sustentabilidade política, pontuada por questões como as dos modelos institucionais, do desenho da oferta de redes de infra-estruturas e de serviços que correspondam, quantitativa e qualitativamente, às percepções que os cidadãos e as empresas têm da sua conveniência em matéria de deslocações pessoais e de transportes de bens, dos preços que por isso estão dispostos a pagar e dos tempos de viagem, objectivos e subjectivos, que consideram aceitáveis. Estas são questões que, em nome da objectividade, exigem uma monitorização regular da qualidade dos serviços, onde se inclui a avaliação da satisfação dos utilizadores medida por entidades independentes disponíveis no mercado.

Neste domínio, o Governo tem em preparação a imprescindível alteração dos estatutos das autoridades metropolitanas dos transportes de Lisboa e Porto, para que estas se constituam como entidades com poderes efectivos, capazes de desempenhar um papel central no âmbito de uma política integrada de mobilidade e de acessibilidade regional, articulada com as políticas autárquicas e de ordenamento do território.

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Muito bem!

O **Orador**: — Complementarmente, será criado o instituto de transportes terrestres, integrando atribuições e competências da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário e de parte da Direcção-Geral de Viação, de modo a reforçar e articular o poder regulatório do Estado, incrementar a sua capacidade de fiscalização e proceder à coordenação intra e intermodal do sistema de transportes terrestres.

Também foram desenvolvidos estudos e acções com vista ao estabelecimento de sistemas tarifários integrados nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, incluindo acções de apoio à generalização dos equipamentos de bilhética sem contacto a todos os operadores de transporte das áreas metropolitanas e a

redefinição dos títulos de transportes que, na Região de Lisboa, vão ser objecto de comparticipação pública.

Em relação aos aeroportos, têm-se desenvolvido estudos de optimização da capacidade existente que permitam desenvolver uma gestão coordenada de processos entre operadores de transportes e o gestor da infra-estrutura, a empresa ANA, traduzida em acordos ao nível de serviços. Tem havido publicitação de indicadores de qualidade e, na futura concessão englobando o novo aeroporto de Lisboa, a concessionária obrigar-se-á a padrões de disponibilidade e serviços pré-determinados.

A sustentabilidade económica é outro aspecto incontornável que é necessário enfrentar por via da actividade de produção, da utilização das infra-estruturas e dos serviços, de modo a garantir níveis adequados de receita, por racionalização da exploração, incluindo a articulação intermodal a interfaces de passageiros e plataformas logísticas, e por redução dos custos unitários de exploração, poupando recursos públicos, que, de outra forma, acabariam por ser pagos pelos contribuintes, e recursos privados.

Neste domínio, gostaria de referir-vos que as empresas de transporte têm desenvolvido acções com vista a um aumento da eficiência operacional e do seu equilíbrio financeiro e que também já se verifica uma melhoria dos resultados operacionais em várias empresas do sector empresarial do Estado, na sequência da implementação de planos de reestruturação de serviços.

Em 2005, todos os portos portugueses apresentaram resultados positivos, pela primeira vez na sua história, demonstrando a lógica de gestão e de auto-sustentabilidade económica e financeira que lhes está subjacente.

Por fim, mas não sem prioridade, consideramos a questão da sustentabilidade ambiental, exigindo que se diligencie afincadamente pelo sucesso das soluções de transporte público em termos de procura e pela minimização dos impactos sociais e ambientais do transporte, ilustrados pela sinistralidade, pelo congestionamento do tráfego, pela ocupação do espaço público, pela emissão de poluentes atmosféricos e outros e pelo ruído, muito associados ao transporte rodoviário em geral e, mais especificamente, ao transporte individual.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Ministro, tem de concluir, uma vez que já excede largamente o seu tempo.

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

Gostaria de afirmar que o conceito de mobilidade sustentável constitui o pilar básico da economia na política do Governo para o sector dos transportes, assumido claramente nas Grandes Opções do Plano e nos documentos estratégicos da sua acção política.

Neste contexto, na actuação do Governo têm sido adoptadas medidas com vista à melhoria da mobilidade urbana, tendo presente critérios de sustentabilidade subjacentes à política definida.

Importa ainda referir que, no quadro da revisão do Programa Nacional de Alterações Climáticas, com vista a reforçar a redução das emissões de CO₂ nos vários sectores, estão previstas medidas específicas para o sector dos transportes, contribuindo para uma redução de 608 000 t no período de cumprimento relativo a 2008/2012, concentrando-se estas acções no aumento da eficiência energética e na transferência modal dos transportes de passageiros e mercadorias.

Uma referência à sinistralidade fazendo notar que os valores da sinistralidade rodoviária verificados em Dezembro de 2005, por referência à média de sinistralidade ocorrida entre 1998 e 2000, apontam para uma redução de 37,5% no número de mortos e de 51,1% no número de feridos graves. Estes valores antecipam em cinco anos o objectivo definido no Plano Nacional de Prevenção Rodoviária para 2010.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Julgo que o desenvolvimento de uma política coerente no sector dos transportes e com as preocupações de sustentabilidade que enunciei...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Ministro, o tempo é excessivo e vejo que tem ainda uma intervenção que levaria mais 20 minutos...

O **Orador**: — Não, está cortada. Sr. Presidente, garanto-lhe que vou já acabar.

O Sr. **Presidente**: — Peço-lhe, então, que conclua muito rapidamente.

O **Orador**: — Dizia eu que esta compreensão do desenvolvimento de uma política coerente no sector dos transportes, com as preocupações de sustentabilidade que enunciei, é necessária à concretização de um sistema de transportes públicos coexistindo com o transporte individual, onde todos os modos e agentes suportem, pela via do mercado e/ou pela via fiscal, as infra-estruturas, os equipamentos e os serviços que utilizem, bem como as externalidades ambientais e sociais que geram ou usufruem, garantindo dessa forma a harmonização das condições de concorrência, para que a liberdade de escolha nas deslocações seja um facto, mas sem se privilegiarem práticas viciosas, geradoras de danos ou transferência de custos

para terceiros, seja como utilizadores seja como contribuintes.

Este é, para mim, um desígnio maior e que apreciaria partilhar com VV. Ex.^{as}. É, pois, na expectativa, de vos ter cativado para ele que agradeço a atenção que me dispensaram.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar à primeira ronda de perguntas, sendo que o Governo responderá em grupos de três.

Em primeiro lugar, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, devo dizer que o Sr. Ministro, na sua intervenção inicial, nada conseguiu mudar relativamente àquela que é a opinião de Os Verdes quanto à política que tem sido prosseguida pelo Ministério das Obras Públicas.

De facto, o Sr. Ministro, no discurso, mostra-se muito preocupado com as questões energética e ambiental e com a mobilidade, mas as medidas concretas não existem. A realidade é que as prioridades deste Governo vão para a construção de grandes infra-estruturas e nada vai, rigorosamente nada, para a resolução dos problemas de mobilidade, designadamente no interior do País.

Se há algo que tem ficado claro das sucessivas declarações políticas feitas pelo Governo é que, num total desrespeito pelas verdadeiras necessidades de transporte e de mobilidade da maioria dos cidadãos e da esmagadora maioria das deslocações feitas, investir no transporte público colectivo não é uma prioridade, não é a aposta do Governo.

Aliás, o Governo mostra-se, nesta matéria, completamente apático em relação aos problemas provocados pelas insuficiências do transporte colectivo para dar resposta às necessidades de mobilidade dos milhões de portugueses que todos os dias se deslocam de casa para o emprego, para a escola, para o hospital, para o centro de saúde, para as finanças ou para qualquer outro serviço público. O Governo mostra-se completamente derrotado, à partida, quanto a uma batalha certamente difícil, mas que, em nome da sustentabilidade económica, energética e ambiental e em nome da coesão social e territorial, precisa de ser travada e de ser vencida, que é a batalha para inverter o rumo da actual situação em que à degradação do transporte colectivo responde o contínuo aumento brutal do uso do automóvel particular.

Sr. Ministro, em relação a isto, políticas do Governo, medidas do Governo: zero, rigorosamente nada!

Na sua caminhada errante, o Ministro das Obras Públicas só tem olhos para as grandes obras megalómanas, que justificam que tudo o mais se sacrifique. Para dar resposta aos interesses de alguns, sacrificase o bem comum. É o que acontece, por exemplo, na ferrovia, de que o Sr. Ministro tanto gosta de falar.

Basta olhar para o Programa do Governo, como o Sr. Ministro disse, para ver que as prioridades do Governo em termos de ferrovia são unicamente a alta velocidade e o longo curso. Basta ler: «No que se refere ao sistema ferroviário, as deslocações de passageiros internacionais e no eixo de Lisboa/Porto requerem soluções específicas de alta velocidade.»

Depois, nos pontos seguintes fala-se em alta velocidade e promoção das ligações transfronteiriças.

A seguir, lá se diz que «o restante transporte de passageiros e mercadorias será progressivamente equacionado através da eliminação dos estrangulamentos da rede (...).»

Mas, Sr. Ministro, a prática, não obstante o plano ferroviário de que falou, já existe um plano há muitos anos, que tem percorrido os diferentes governos da direita e do Partido Socialista, a prática consiste no fecho gradual da ferrovia para passageiros.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Exactamente!

O **Orador**: — Esta é que é a realidade, Sr. Ministro!

Isto leva-nos a questionar se esta eliminação dos estrangulamentos de rede não quererá dizer eliminação da rede e de vias, porque é isso que tem acontecido: fecho de vias, fecho de ramais, fecho de estações, progressiva e gradualmente, nunca o alargamento da rede ferroviária.

Em relação a isto, o Sr. Ministro não tem um dado para contrariar.

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

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

Em nome da alta velocidade, sacrificam-se outros investimentos importantes: sacrificia-se a modernização da Linha do Norte, leva-se ao encerramento de linhas, à eliminação de intercidades para a Covilhã, para a Guarda, onde os passageiros deixarão de ter uma ligação directa à capital do País e terão que fazer transbordos e ser transportados em automotoras menos rápidas, menos confortáveis — as tais automotoras que foram remodeladas e a que os ferroviários chamam Lili Caneças... — e com menos capacidade de recuperação de atrasos.

É uma verdadeira vergonha, Sr. Ministro. É uma verdadeira machadada na coesão territorial interior do

nosso País. E esta é que tem sido a política ferroviária deste Governo.

Sr. Ministro, coloco-lhe só mais uma questão muito rápida, que diz respeito aos sacrifícios ambientais que também são pedidos em nome do TGV.

Os Verdes souberam recentemente, e pela pior maneira. Isto é, souberam pela melhor maneira, porque foram alertados pela Câmara de Benavente, que não foi contactada directamente pelo Governo mas, sim, por uma empresa que está encarregue de fazer os estudos do traçado do TGV, e que soube que o que está previsto é um traçado que atravessa uma área protegida, o estuário do Tejo, uma Zona de Protecção Especial (ZPE) extremamente importante. É uma zona húmida, extremamente rica do ponto de vista ambiental e que vai ser profundamente afectada pelo largo canal, de mais de 150 m, do TGV, que vai atravessar em linha recta, cortando, para além desta área de protecção, os terrenos da Companhia das Lezírias, que são dos mais ricos e férteis em termos agrícolas, num completo desrespeito pela coesão territorial e pelos valores ambientais no que concerne à política de transportes.

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

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

O Sr. **Vasco Cunha** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Srs. Deputados: Na área dos transportes públicos, a última proposta de privatização da TAP, do ano 2000, levada a cabo pelo anterior governo do Partido Socialista, não deixou recordações felizes aos portugueses, em geral, e aos trabalhadores da empresa, em particular.

Nesta matéria, todos nos lembramos das «proféticas» declarações do então ministro Jorge Coelho ao afirmar que a TAP corria o risco de encerrar as suas portas caso a privatização parcial não avançasse.

A parceria com a Swissair deu os resultados que todos nós conhecemos e a TAP teve, desde então, de iniciar um amplo e profundo processo de reestruturação, para o qual os últimos governos foram capazes de contribuir, assegurando-lhe a necessária estabilidade.

Neste sentido — e contando com o total empenho dos seus trabalhadores —, a evolução dos últimos anos permitiu à TAP posicionar-se como uma empresa mais eficiente e sustentada, com capacidade para concorrer num mercado global e mais competitivo.

As opções pela modernização da frota de médio e longo cursos, o impacto positivo da adesão à Star Alliance e a aquisição da Varig Engenharia e Manutenção colocam à empresa um conjunto significativo de novos desafios.

Todavia, há vários esclarecimentos que importa obter junto da tutela relativamente à proposta já anunciada de privatização da TAP.

Sr. Ministro, quais são os principais critérios que vão presidir à selecção de um eventual parceiro privado para a TAP?

A eventual alienação de activos, que alguns classificam de «não estratégicos» — como a companhia charter White — ou a participação na Air Macau vão, ou não, realizar-se e deixar de constituir parte integrante da TAP no momento da privatização?

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Bem lembrado!

O **Orador**: — Está o seu Ministério a ponderar autonomizar alguma das actuais áreas de negócio — em coerência com as ideias do PS, em 2000 —, designadamente a engenharia e manutenção, para a constituição de uma outra empresa no universo do grupo TAP?

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: De acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2006, de 16 de Fevereiro, a decisão sobre a privatização da ANA, Aeroportos de Portugal, SA deverá «ser tomada tendo em consideração a opção sobre o modelo de contratualização do novo aeroporto de Lisboa.»

Há poucos dias, algumas notícias não desmentidas davam conta de várias indecisões no seio do Governo, deixando o futuro próximo da empresa envolto em sérias dúvidas. Muitas dessas dúvidas têm origem na operação de engenharia financeira para pagar o futuro aeroporto da Ota, porque, na ânsia de manter as suas promessas, o Governo deseja garantir o financiamento maciço de entidades privadas, às quais é preciso oferecer contrapartidas.

Neste contexto, vai até constando que ainda ninguém sabe qual vai ser o modelo de privatização da ANA. Comenta-se mesmo que a ideia sobre esse modelo oscila entre a inicial intenção de alienação parcial e a actual tentação da alienação total de capital.

Nesta base, pode até acontecer que o futuro aeroporto da Ota — que o Governo admite estar concluído dentro de 10 anos — possa vir a ter uma concessão para uma gestão aeroportuária autónoma da ANA.

Admite-se também, embora num outro cenário, que a ANA pode vir a entregar a exploração dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro aos privados, ficando, contudo, a gerir os quatro restantes aeroportos nacionais na Região Autónoma dos Açores.

Atendendo a este breve resumo, Sr. Ministro das Obras Públicas, importa ouvir os seus esclarecimentos

sobre algumas questões.

O que é que o Governo está, concretamente, a planear para a ANA? Vai o seu Ministério contrariar as afirmações do Ministro das Finanças que, em Fevereiro, quando comentava o Programa de Privatizações para 2006-2007, assegurava que a ANA, S. A., seria alvo de uma privatização parcial ou, em alternativa, que poderia ser concessionada?

Se o Governo concessionar a gestão parcial da actividade da ANA, qual vai ser o modelo de gestão a adoptar para os aeroportos da Região Autónoma dos Açores? E ainda, relativamente ao aeroporto de Beja, como é que o Governo vai salvaguardar a sua futura gestão?

Aplausos do PSD.

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

A Sr.^a **Irene Veloso** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: A dificuldade de articulação das políticas de mobilidade e de transporte dentro da Área Metropolitana de Lisboa por todos reconhecida como sendo em parte provocada por um deficiente ordenamento do território, pelo crescimento urbanístico desordenado e sem estruturas de apoio, pela deficiente rede de infra-estruturas de transporte e consequentes serviços, agravada pelo facto de a cidade de Lisboa ter sido, ao longo dos séculos, um factor de atracção da população, em particular na segunda metade do século XX — atracção que eu diria «quase fatal», porque, ao atrair as pessoas, criou um crescimento exponencial nos concelhos circundantes, basicamente tornando o seu desenvolvimento somente como dormitórios, o que originou grandes movimentos pendulares de áreas, com as consequências daí derivadas que todos conhecemos e que já hoje foram realçadas nesta Câmara —, e a ausência de um plano metropolitano de mobilidade e transportes que abrangesse toda a região — metodologia há muito reconhecida como correcta e seguida noutras regiões europeias, mas não efectivada em Portugal — têm impedido a realização de um plano de desenvolvimento estratégico sustentado para esta mesma região.

Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, reconhecendo a imprescindibilidade da conjugação de actuações entre a Administração Central, com particular incidência nas áreas tuteladas por V. Ex.^a, as autarquias, os vários operadores de transportes, públicos e privados, e quantos intervenham directa ou indirectamente para a facilitação da mobilidade inter-regional, visando a melhoria da qualidade de vida dos que nela trabalham e vivem, pergunto a V. Ex.^a quais as medidas já tomadas ou programadas que, visando o objectivo mais amplo da mobilidade dentro da região, têm em conta a articulação dos modos de transporte, o encontro de soluções para as redes intermunicipais, sem relegar para segundo plano as condições de oferta de transporte colectivo e o seu eventual incremento.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para responder a este grupo de três perguntas, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por dirigir-me ao Partido Ecologista «Os Verdes» para dizer ao Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes que a sua intervenção me fez lembrar uma célebre frase de Galileu, quando, contra todas as evidências, o queriam convencer de que a Terra estava parada e não se mexia. E Galileu foi dizendo que sim, mas que, no entanto, ela movia-se.

O Sr. Deputado também não vê nada na política do Governo, acha que está tudo na mesma, que o Governo não dá prioridade ao transporte urbano e que só se preocupa com as grandes infra-estruturas.

Protestos do Deputado de Os Verdes Francisco Madeira Lopes.

Sr. Deputado, ouvi-o com atenção, por isso, agradeço que me ouça também.

Contudo, Sr. Deputado, quero dizer-lhe que estamos a fazer exactamente tudo aquilo que o senhor disse que não estávamos a fazer. O Sr. Deputado tem de tomar atenção à política do Governo e aos seus resultados.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Então, diga lá!

O **Orador**: — Dei vários exemplos de medidas concretas que foram tomadas.

Quanto ao Sr. Deputado Vasco Cunha, do PSD, quero dizer-lhe que o Programa de Privatizações...

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — É incrível! E as perguntas que fiz?! E as ferrovias?!

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Já respondeu?!

O **Orador**: — É que esta questão já é recorrente. Alguns dos Srs. Deputados gostam de fazer esta habilidade.

Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Que falta de respeito!

O **Orador**: — Sr. Deputado, o Programa de Privatizações não é do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações nem do Ministro das Finanças, é do Governo. Portanto, como é um programa do Governo, é assumido como tal por todos os membros do Governo, na forma como é apresentado. E é isso que vai ser feito.

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PSD): — Portanto, organizem-se!

O **Orador**: — O Sr. Deputado depois intervirá. Deixe-me acabar, se faz favor.

Quanto aos modelos de privatização da TAP ou da ANA, relativamente aos quais o Sr. Deputado diz que tem ouvido referências, aqui e acolá, quicá no café, num intervalo de um jogo de futebol, quero dizer-lhe que não têm qualquer relevância, porque esses modelos vão ser apresentados pelo Governo na altura própria. Neste momento, não tenho qualquer modelo pronto para lhe apresentar. Quanto tiver, será apresentando aos Srs. Deputados e aos portugueses. Repito, esses modelos estão a ser preparados tendo em vista o horizonte da privatização da ANA e da TAP, em 2007, nos moldes definidos pelo Governo, sendo que, Sr. Deputado, como já referi várias vezes, a construção do novo aeroporto da OTA não está dependente de privatização nenhuma. Já disse isto várias vezes e tornarei a dizer as vezes que for necessário para que isto fique claro.

Há duas questões independentes: uma é a do desenvolvimento do novo aeroporto para servir a Área Metropolitana de Lisboa; a outra é a do modelo que será adoptado na privatização da TAP e da ANA. Uma não implica a outra. Ocorrendo as duas na mesma altura, elas terão de ser tidas em consideração uma relativamente à outra, mas não é preciso privatizar para fazer o novo aeroporto e, se não o se fizer, também não é preciso privatizar. Estamos claros sobre esta matéria?

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Sim, sim, já percebemos!

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PSD): — «Não bate a Ota com a perdigota»!

O Sr. **Vasco Cunha** (PSD): — E a privatização está garantida?

O **Orador**: — Garantidíssima, desde que o Governo aprovou!

Quanto à Sr.^a Deputada Irene Veloso, do Partido Socialista, gostaria de dizer-lhe que as medidas que estão a ser desenvolvidas para facilitar o transporte público nas áreas metropolitanas, em geral, são várias. Enunciei algumas, mas vou recapitular e acrescentar uns exemplos.

Primeira medida: interoperabilidade. Estabelecemos uma maior interligação e intermodalidade, através das ligações que já fizemos aos aeroportos, por exemplo, no desenvolvimento da rede do Metro do Porto.

Segunda medida importante para uma maior eficiência do transporte urbano: criação das Áreas Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto, com funções adequadas a esses objectivos, que permitam que os vários intervenientes — o poder central, as autarquias e os próprios operadores, designadamente — possam intervir no sentido...

Protestos do Deputado do PSD Jorge Costa.

O Sr. Deputado esteve três anos sem fazer nada nesta matéria, mas agora tem pressa que o Governo faça!

Vozes do PSD: — Eh!...

Aplausos do PS.

O **Orador**: — Vamos fazer, Sr. Deputado!

Também temos adoptado — como julgo que a Sr.^a Deputada, se esteve atenta, sabe — a reconversão, a optimização e racionalização das redes da Carris e da CP e a introdução do combustível gás nos meios de transporte.

Enfim, há um conjunto de medidas que têm sido adoptadas e que, como não disponho de mais tempo, poderei completar com mais exemplos noutra resposta.

Applausos do PS.

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PSD): — Disse nada!

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

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, os portugueses e as portuguesas andam preocupados. Aliás, o Governo a que V. Ex.^a pertence tem-lhes dado bastantes motivos para isso, facto de que o senhor tem consciência, com certeza, por vários motivos mas também por causa dos transportes públicos, do seu preço e, sobretudo, da manutenção do passe social.

Aliás, Sr. Ministro, ouvi atentamente a sua intervenção, ouvi a sua declaração de princípio da aposta na utilização do transporte público, ouvi-o falar vagamente da redefinição dos títulos de transporte a serem financiados publicamente, mas ou eu muito me engano ou as palavras «passe social» não constaram do seu discurso, o que lamento.

Falo do passe social entendido no sentido da generalização e da democratização do acesso à mobilidade, porque foi isso que significou, em grande parte, a introdução do passe social no nosso país. «Passe», que tem outra palavrinha associada, que é «social», a tal palavra-chave.

É sobre estas matérias que gostaria de o questionar, Sr. Ministro.

É conhecida a pressão dos operadores privados para acabar com o passe social, por exemplo, por zonas, que argumentam que não se sentem suficientemente subsidiados. Continuo sem perceber, porque o Sr. Ministro falou muito genericamente da redefinição dos títulos de transporte a serem financiados, por isso gostaria que concretizasse esta questão.

Outra questão, que está ligada a esta e que, do nosso ponto de vista, é fundamental, é que a política tarifária tem de estar em sintonia com os objectivos gerais de uma política de transportes. Caso contrário, o que é que acontece na prática? Acontece que esses objectivos são muito bonitos, muito modernos, muito avançados, mas a política tarifária pode truncar directamente esses mesmos objectivos, esvaziando-os de todo o seu significado.

Portanto, Sr. Ministro, gostaria que desse a esta Assembleia dados mais concretos sobre a orientação do Governo em relação ao passe social e ao acordo com os operadores privados. Gostaria de saber qual é o conceito que se vai manter, se o conceito de zona vai manter-se, se vai avançar para a integração de vários modos de transporte no passe social — e aqui tenho de fazer um parêntesis, porque o exemplo mais flagrante de todos é o da Fertagus, que continua excluída do passe social, daí que lhe pergunte também o que é que vai acontecer neste aspecto — e gostaria também saber se o Governo está disposto a avançar com o passe multimodal, nomeadamente para a hipótese da integração dos parques de estacionamento.

Já agora, gostaria ainda de saber qual é a orientação do Governo em relação à introdução do bilhete único diário, multimodal, nomeadamente nas áreas metropolitanas.

Em suma, são estas algumas das questões fundamentais, embora não todas, que se ligam à política tarifária de transportes e que importa aprofundar, porque interessam às pessoas.

Aliás, a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, aqui presente, disse a vários órgãos de comunicação social que o passe social do mês de Julho não estava em causa, que estava garantido. E está, porque as pessoas já o compraram. Mas a pergunta que se impõe é outra: e o passe dos meses seguintes? E o futuro do passe social? E o aumento constante do passe social em função do aumento dos combustíveis? Isto está garantido, Sr.^a Secretária de Estado? É que temos de fazer as contas finais. E, feitas as contas, aquilo que é preciso aferir, de facto, é qual é parte social do passe.

Applausos do BE.

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

O Sr. **Agostinho Lopes** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ao falar do sistema de transportes, falamos da mobilidade dos cidadãos e das mercadorias, que tem implicações directas na qualidade de vida das pessoas e na competitividade do tecido económico, uma questão decidida no ordenamento do território, e falamos também de algo que é decisivo para responder a alguns dos mais graves défices do sistema energético nacional, porque falamos da área mais crítica e descontrolada no que se refere ao consumo de energia.

As recentes medidas tomadas relativamente ao uso de gás natural são importantes mas não chegam. Estes vectores demonstram a qualquer governo a necessidade de um planeamento estratégico suportado por um pensamento estratégico, o que significa uma visão estratégica integrada e articulada dos modos e infra-estruturas de transportes, a sua concatenação com uma visão do território nacional e um conjunto decisivo de opções pelo transporte público, pelo transporte colectivo, pela ferrovia, por parte dos operadores públicos do sector.

Passados 15 meses de governação do Governo PS de Sócrates, não se vê que tal exista. Apesar de muita propaganda, o discurso do Governo fala-nos da Ota e do TGV, fala-nos da continuação dos processos de privatização e daquela outra forma de privatização que são as concessões e a liberalização do mercado, e ouve-se agora falar da privatização da ANA e da TAP.

Continua a visão anárquica e desintegrada do sistema de transportes e infra-estruturas, associada ao sabor dos negócios privados do grande capital nacional e transnacional e à obsessão pelo défice. É ver as Grandes Opções do Plano para 2007: um verdadeiro amontoado de projectos e obras avulsos!

É por isso que à pergunta que alguém fez no ano passado, na altura da entrada em funções do Governo, sobre se íamos ter um planeamento estratégico nos transportes, é hoje possível responder com um rotundo «não». Não vamos ter um planeamento estratégico nos transportes, porque a política de transportes vai continuar subordinada ao negócio e ao Pacto de Estabilidade e Crescimento.

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

O Orador: — O Sr. Ministro vai privatizar a TAP e a ANA por razões financeiras e para responder aos problemas da dívida pública e não por razões económicas ou de interesse do Estado.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares tem aqui falado muitas vezes do Programa Eleitoral do PS e do voto dos portugueses. Daí que lhe pergunte: onde estava, no Programa Eleitoral do PS, a privatização da TAP e da ANA?

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

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Muito bem!

O Orador: — Onde está, Sr. Ministro, o programa Líder 2010 para a CP? Está ou não aprovado pelo Governo?

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Responda lá, Sr. Ministro!

O Orador: — Ou, como diz a Sr.ª Secretária de Estado, está aprovado na generalidade mas não na especialidade, sendo que vai sendo posto em prática, na especialidade, como está a acontecer na Linha do Douro? Está ou não concluído, como se anunciava em fins de Junho, o estudo de reavaliação do sistema regional da CP, com as decisões sobre as linhas a reformar e as linhas a encerrar?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, o tempo de que dispunha terminou. Pode concluir.

O Orador: — Vou terminar, Sr. Presidente.

Que pode o Sr. Ministro dizer sobre a requalificação integral da Linha do Douro, do Porto ao Pocinho, sobre a recuperação do troço Pocinho/Barca d'Alva e sobre o futuro das linhas destruídas afluentes do Tâmega, Corvo e Tua?

A Sr.ª Secretária de Estado entende que as linhas férreas não podem dar prejuízo e, portanto, não podem ser suportadas pelo contribuinte. Pergunto: e as auto-estradas podem, Sr.ª Secretária de Estado?

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

O Orador: — Nas Grandes Opções do Plano para 2007, e com isto termino, Sr. Presidente, fala-se da rede de IP e IC, que estará aprovada até 2015. O Sr. Ministro falou mesmo na construção de auto-estradas e de outras rodovias ligadas a esta rede à média de 250 km por ano. Não lhe parece, Sr. Ministro, que há alguma desproporção entre estes investimentos na rodovia e os investimentos na rede ferroviária convencional? Não acha que é auto-estrada a mais e ferrovia a menos? Como se compagina tal com a necessária prioridade ao transporte colectivo e aos problemas energéticos e ambientais do País?

Applausos do PCP.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, quero falar-lhe do Pacote Ferroviário II.

O Pacote Ferroviário II é composto por três directivas e um regulamento e tem por objectivo a revitalização do transporte ferroviário, enquanto elemento central de uma estratégia de mobilidade sustentável, ou seja, tem como objectivo o avanço na liberalização do sector ao nível do transporte de mercadorias, que permite o acesso à rede transeuropeia de transportes ferroviários que, a partir de 1 de Janeiro de 2006,

permitiria às empresas ferroviárias terem acesso à totalidade da rede ferroviária dos Estados-membros, isto é, a liberalização dos transportes.

Como segundo objectivo previa também, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2008, o acesso à totalidade da rede ferroviária dos Estados-membros para a apresentação de todos os tipos de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, incluindo a cabotagem e o transporte exclusivamente nacional.

Tinha também um regulamento, que pretendia completar o Pacote I e que, no fundo, garantia o acesso em condições iguais e não discriminatórias, com a criação da autoridade de segurança e órgãos de investigação de acidentes, que deveriam ser independentes dos operadores. Este pacote, com as várias directivas, deveria ter sido transposto até 31 de Dezembro de 2004.

O Instituto Nacional do Transporte Ferroviário diz que apresentou uma proposta no final do ano passado para a transposição dessas directivas e o Governo tinha prometido fazer a sua transposição até Março de 2005. Sabemos que a Comissão Europeia acaba de perguntar a Portugal para quando a transposição dessas directivas e que, inclusivamente, se prepara para instaurar um processo.

A minha pergunta é simples, Sr. Ministro: quando vai cumprir esta promessa, possibilitando, de facto, a liberalização destes centros de transportes importantes, para que possamos estar aos níveis dos outros países europeus, uma vez que apenas dois ou três países ainda não fizeram essa transposição?

Applausos do CDS-PP.

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

A Sr.^a **Secretária de Estado dos Transportes** (Ana Paula Vitorino): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, efectivamente, existe uma política de mobilidade urbana preconizada por este Governo e estranho muito que alguns dos Srs. Deputados dêem tanta atenção às notícias do Governo sobre a Ota e o TGV, ou seja, a alta velocidade, e não tenham a mesma atenção naquilo que diz respeito às medidas para a mobilidade urbana.

Antes de explicar algumas das medidas, que já estão em curso há algum tempo, gostava de responder directamente à Sr.^a Deputada Helena Pinto, porque existe, de facto, uma notícia em primeira mão que gostaríamos de dar. Hoje, chegámos a acordo com os operadores rodoviários da Área Metropolitana de Lisboa para uma manutenção sustentável do passe social.

Applausos do PS.

Vozes do BE: — Ah! Estão a ver, vale a pena perguntar!

A **Oradora**: — Sr.^a Deputada, deixe-me corrigir: quando aqui há uns tempos foi referido que o passe social se ia manter em Julho, não foi exactamente isso o que eu disse. O que eu disse foi que o passe social, da forma como os clientes,...

A Sr.^a **Ana Drago** (BE): — Clientes?!

A **Oradora**: — ... as pessoas, os cidadãos, o conhecem é um título de transporte que tem de ser mantido, porque é preocupação deste Governo, para além de ter um passe, que ele tenha a segunda palavra, isto é, que seja um passe social.

Independentemente dos moldes que vierem a existir para esse passe social, ele tem de continuar, de uma forma sustentável — e não, Sr. Deputado, não penso que a ferrovia tenha de ser lucrativa, eu disse que tem de ser sustentável — mas, para que seja sustentável, temos de criar regras. A nova regra que está preconizada no acordo que foi conseguido por estes operadores é a assumpção de que o Estado vai compensar um serviço efectivamente prestado.

Por isso, a nova regra que está nesse acordo tem a ver com a aceitação, pela primeira vez, de uma regra muito básica: é que a repartição de receitas do passe social é feita de acordo com informação actualizada. E para que essa informação seja actualizada, tem de se criar, de facto, como disse o Sr. Ministro, uma dinâmica de planeamento e uma dinâmica de conhecimento do que são as efectivas necessidades de mobilidade nas áreas metropolitanas e no resto do País.

Vozes do PS: — Muito bem!

A **Oradora**: — Por isso, ficou assumido que, a partir de agora, ia ser contemplada a repartição modal do último inquérito à mobilidade que tivesse sido realizado.

Também ficou acordado algo que, já agora, gostava de vos dizer em primeira mão: é que vai ser lançado um estudo de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, financiado pela CCDR de Lisboa e Vale do Tejo, que terá como uma das peças fundamentais um novo inquérito à mobilidade feito também com o acompanhamento, para além das entidades públicas, como é de direito, dos operadores que vão ter as

consequências directas dessa nova repartição nesse novo modelo.

Vozes do PS: — Muito bem!

A Oradora: — Relativamente à questão do Pacote Ferroviário, que foi levantada, Sr. Deputado Hélder Amaral, devo dizer que a proposta do INTF, se calhar, terá chegado ao Sr. Deputado em Dezembro do ano passado mas ao meu gabinete chegou no final de Março deste ano.

Mas devo dizer que um dos assuntos que temos de tratar é a questão do gabinete que tem a ver com a fiscalização, com todo o parque de inspecção e controlo ligado à ferrovia, como existe já a prevenção de acidentes e incidentes nas aeronaves, cujo *pier*, em que já se pensa, tem de ser criado.

Ora, compreenda o Sr. Deputado que, estando o PRACE em curso e estando neste momento a serem definidas as novas orgânicas do Ministério — também queria informar que temos praticamente concluída a orgânica do novo instituto de transportes terrestres, no âmbito do qual vai funcionar também a ferrovia —, vamos ter de fazer alterações orgânicas e, para implementar essas alterações orgânicas, precisamos de ter o instituto criado. Mas este é um objectivo que já está vertido nesta nossa proposta relativa ao instituto dos transportes terrestres.

Finalmente, Sr. Deputado, quanto à ferrovia: o Líder 2010 é um plano estratégico de uma empresa e, relativamente às grandes questões, às grandes orientações, a orientação geral que existe é a de prestar mais e melhor serviço à população. Todos os planos têm de adaptar este princípio enquanto estivermos no Governo e estaremos durante muito tempo.

Vozes do PS: — Muito bem!

Protestos do PCP.

A Oradora: — Por isso, Sr. Deputado, quando o senhor refere encerramentos na Linha do Douro, com base no programa Líder 2010, não deve ter, com certeza, presente a versão do Líder 2010 que está disponível — aliás, várias pessoas já o têm referido —, mas com certeza que saberá que, relativamente a esta Linha do Douro, houve um acréscimo da oferta na ordem dos 50% sem perda de clientela.

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

A Oradora: — Devo dizer-lhe ainda que aquilo que o tal Líder 2010 fez relativamente à CP foi que se tivesse uma redução no défice de 25%, aumentando a oferta e a procura.

Sr. Deputado, aquilo que está para corrigir são efectivamente questões que têm a ver com a política deste Governo relativamente à política do governo anterior, porque é um plano realizado no tempo do governo anterior. Mas, de qualquer forma, são pequenas correcções que têm a ver com a adaptação aos nossos princípios, porque é um plano que visa, efectivamente, melhorar a oferta de serviço.

Applausos do PS.

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

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr. Ministro, gostaria de começar por referir que, ao contrário do que pareceu ao próprio Sr. Ministro, o Sr. Ministro não foi absolutamente nada concreto na sua intervenção inicial. Daí que, como deve compreender, os Deputados, neste período do debate, tenham a intenção de colocar-lhe um conjunto de questões que o Sr. Ministro deve concretizar nas suas respostas.

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

A Oradora: — Por isso, devo relembrar que às perguntas colocadas pelo Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes não obtivemos uma única resposta.

Na verdade, a intervenção do Sr. Ministro refugiou-se no conjunto de intenções, muitas delas já conhecidas e repetidas em inúmeras intervenções de membros do Governo da tutela dos transportes, mas nós, com esta interpelação e com uma tarde inteira de trabalhos, precisamos, como deve calcular o Sr. Ministro, de alguma informação mais pormenorizada sobre algumas das nossas preocupações.

Sr. Ministro, sabemos o que consta do Plano Nacional para as Alterações Climáticas, e até sabemos aquilo que lá não está e devia estar; sabemos que o sector dos transportes representa um verdadeiro problema ao nível energético, no nosso país, e que é o sector que, ao contrário daquilo que acontecia em 2002, actualmente mais contribui para a emissão de gases com efeitos de estufa — em 2002 era o segundo, passou rapidamente ao primeiro lugar.

Daí que esse Plano Nacional para as Alterações Climáticas apresente, também de uma forma ligeiramente vaga, algumas medidas necessárias — e vou agrupar aqui duas medidas fundamentais —, como o incentivo aos transportes públicos nos centros urbanos e a substituição do modo de transporte rodoviário, em tudo quanto for possível, pelo modo de transporte ferroviário.

Não é por acaso, Sr. Ministro, que temos há tanto tempo um Plano Rodoviário Nacional e ainda hoje esteja em processo de intenção a elaboração de um plano ferroviário, porque, na verdade, ao longo dos anos sempre se atribuiu prioridade à rodovia. E aquilo que precisávamos de perceber neste momento é se este Governo quer inverter completamente essa lógica, mas já tive oportunidade de ouvir por parte do Sr. Ministro, noutras ocasiões, que o Plano Rodoviário Nacional vai ter um ritmo muito mais acelerado. Pergunto: e quando estará concluído esse plano ferroviário nacional?

É evidente que, entretanto, vão surgindo algumas informações — em planos de empresa, é certo —, mas nós gostávamos de saber qual é a opinião do Governo relativamente a essa matéria.

Quanto à eliminação da linha directa Lisboa/Guarda/Covilhã, tem algum cabimento que esta ligação seja feita de uma forma tripartida, negando, deste modo, a ligação directa a esta zona do interior do País?!

Relativamente à possibilidade de eliminação das Linhas do Tua, do Corgo, do Tâmega, do ramal da Figueira da Foz, do ramal de Cáceres, tem alguma lógica para o Governo que possa ser sequer pensado e avaliado? Isto é importante porque há um desígnio nacional de ligação, de coesão territorial e é através destas respostas concretas que podemos avaliar também essa verdadeira intenção do Governo.

Relativamente ao incentivo do transporte público nos centros urbanos, o Sr. Ministro não foi nada concreto.

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

A **Oradora**: — Termino, Sr. Presidente, perguntando que valorização é que este Governo faz, por exemplo, dos modos de transporte suave em centros urbanos. Nunca o ouvi referir absolutamente nada sobre isto.

Relativamente ao custo de transporte por utente, aqui, as notícias a que temos direito são sempre de subida do preço dos transportes; relativamente ao bilhete único não temos nada!

No que respeita ao alargamento do passe social, precisávamos de ouvir mais, e quanto à maior frequência do transporte, diz o Sr. Ministro, mas aquilo que ouvimos permanentemente é a falar da eliminação de carreiras. Aliás, todos conhecemos o resultado da privatização da Rodoviária Nacional, do seu desmantelamento e aquilo que vem ocorrendo com a eliminação de carreiras ao nível de todo nacional.

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

A **Oradora**: — Quanto à interligação de transportes, quem faz a ligação fluvial para a outra banda, designadamente para o Barreiro, percebe que, quando chega à outra margem, vê já ao longe os transportes dos TST e ainda mais ao longe o transporte da linha do Sado, porque esta não se adequa ao transporte fluvial mas veio adequar-se à lógica da Fertagus.

Portanto, há aqui um conjunto de questões relativamente às quais precisamos de respostas concretas para perceber das verdadeiras intenções do Governo.

Vozes do BE e do PCP: — Muito bem!

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

O Sr. **Melchior Moreira** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O congestionamento das vias rodoviárias, a defesa do ambiente, o aumento das emissões de CO₂, em consequência do elevado consumo de gasóleo, e a sinistralidade rodoviária constituem, a par do carácter periférico das regiões atlânticas, um dos factores substanciais para uma alteração da política dos transportes, dos conceitos de mobilidade e da necessidade de desenvolvimento da concepção de auto-estradas marítimas como factor essencial para o desenvolvimento económico, tendo em consideração a mundialização das economias.

A coesão europeia passa igualmente por uma maior proximidade entre as regiões, celeridade de transporte transfronteiriço e distribuição de bens no espaço europeu.

A Europa, no seu relacionamento económico com outros mercados, necessita de aproveitar os seus portos como uma das principais saídas para os produtos comunitários.

A defesa do meio ambiente impõe uma redução do transporte rodoviário e um desenvolvimento das interfaces para a mobilidade entre os diversos operadores.

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PSD): — Muito bem!

O **Orador**: — As plataformas logísticas constituem um dos pilares fundamentais para uma nova política

de transportes e mobilidade.

Para se tirar o máximo proveito do transporte marítimo de curta distância, na Europa, este deve ser integrado nas cadeias logísticas e permitir operações de porta a porta sem interrupções, dando relevo ao transporte marítimo, e favorecer a transparência modal do tráfego de mercadorias para o mar ou para o caminho-de-ferro.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — O Governo e as agências de comunicação anunciaram, com pompa e circunstância, o plano Portugal Logístico, agora, bem próximo da discussão das Grandes Opções do Plano.

Acreditando na bondade das intenções do Governo, algumas questões devem e têm de ser aqui colocadas:

Sr. Ministro, como será possível desenvolver as plataformas logísticas e colocar em prática o plano logístico sem garantir a qualidade das acessibilidades e a construção de novas vias de acesso que permitem uma política eficaz de mobilidade, a potenciação da intermodalidade e a redução dos congestionamentos de tráfego nas rodovias existentes?

O Sr. Hermínio Loureiro (PSD): — Pois é!

O Orador: — Como será possível assegurar as ligações a Espanha sem eixos rodoviários de qualidade, que permitam a circulação dos transportes pesados de mercadorias?

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — E, Sr. Ministro, para finalizar, como poderá assegurar a intermodalidade e a ligação a Espanha sem uma rede ferroviária de qualidade que permita a transferência intermodal?

Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, sem estas garantias, sem estas realidades, o plano logístico do Governo não passa de um mero acto de propaganda política e a construção das plataformas logísticas de um «elefante branco» sem sustentabilidade económica.

Applausos do PSD.

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

A Sr.^a **Isabel Jorge** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, na sequência da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, de 1992, adoptou a comunidade internacional, em 1997, o Protocolo de Quioto, que visa combater as alterações climáticas mediante limitação ou redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE).

Portugal aprovou o Protocolo de Quioto em Março de 2002, através de Decreto-Lei n.º 7/2002, de 25 de Março, e a comunidade europeia em Abril do mesmo ano, com a aprovação do Protocolo e do Acordo de Partilha de Responsabilidades entre os Estados-membros.

Os Estados-membros, neste sentido, têm envidado esforços para proceder ao combate às alterações climáticas, nomeadamente através do Programa Europeu para as Alterações Climáticas.

Em Portugal, o nível de emissões de GEE passou de 60 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) em 1990, ano tomado como referência pelo Protocolo de Quioto, para 84,5 milhões de toneladas em 2004, ou seja, sofreu um acréscimo de 41%, devendo até 2012 ultrapassar um crescimento de 27%.

É sabido que o CO₂ é o responsável por 83% do total de emissões de GEE dos 25 Estados-membros da União Europeia, tendo atingido, em 2004, 4116 milhões de toneladas.

A maioria das emissões deste gás, à volta de 80%, tem quatro origens principais, a saber: a produção de energia 28%; o transporte rodoviário 23%; a indústria da construção 16%; e o sector residencial 12%. Estes são os valores médios da União Europeia.

Há, assim, que fazer um esforço efectivo e concreto no transporte rodoviário, prevenindo os efeitos negativos do aumento de tráfego, fomentando o transporte público, sobretudo nos centros urbanos, bem como a utilização de meios de transporte menos prejudiciais para o ambiente, tanto mais que, em Portugal, os valores das emissões de gases com efeito de estufa que há pouco apontámos para a União Europeia sobem para 35%, com o transporte individual a gastar 95% desta fatia.

Srs. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: Aceitamos o princípio de que quem conta-ma deve pagar. Porém, há que fomentar alternativas para todos os que pretendem contribuir para um melhor e mais saudável ambiente.

Gostaria pois que nos informasse, Sr. Ministro, que medidas estão a ser tomadas para promover, divulgar e intensificar a utilização dos transportes públicos e que incentivos têm sido postos ao dispor dos diversos operadores para optarem por energias alternativas que contribuam para a redução dos gases e da poluição sonora.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, em nome do Governo, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, há uma primeira questão que queria deixar clara: quem trouxe a esta sessão o assunto do aeroporto da Ota e do TGV não foi o Governo, foram alguns dos Srs. Deputados, que muitas vezes parecem aqueles jornalistas que reclamam que só se fala de futebol mas que escreveram só sobre futebol, não escreveram sobre mais nada.

Portanto, não falei do aeroporto da OTA nem do TGV na minha intervenção, embora sejam projectos grandes e muito importantes, falei, sim, no problema do transporte rodoviário e na sua transferência progressiva, onde possível e conveniente, para o transporte ferroviário.

Contudo, lembro que o Plano Rodoviário Nacional é uma lei que foi aprovada neste Parlamento, presumo — não tenho a certeza, mas presumo — que com os votos favoráveis do PCP e que é preciso concretizar. Somos obrigados a concretizar esse Plano, se não Sr. Deputado vinha dizer que ele não deveria ser concretizado! E ele serve para dar resposta àquilo que o Sr. Deputado do PSD referiu como importante para garantir a intermodalidade, as ligações a Espanha, o funcionamento e a operacionalidade das plataformas logísticas. Mas é isso, precisamente, que está previsto!

Os modos de transporte têm de ser analisados em função da respectiva procura. Não perfilhamos a manutenção de linhas, quaisquer que sejam, que não têm procura, que não têm sustentabilidade, que não correspondem às necessidades das pessoas. Essas linhas têm que acabar, porque só servem para não termos bons transportes onde eles são necessários. O que defendemos é que as linhas férreas que têm procura, sustentabilidade, e que respondem às necessidades das pessoas sejam mantidas e melhoradas.

Sr. Deputado, o que posso dizer-lhe sobre esta matéria é que nós, como já anunciei, vamos apresentar, durante o mês de Setembro, o mais tardar no princípio de Outubro, assim como apresentámos para a logística, o plano para o sector ferroviário, assim como também, mais ou menos na mesma data, um plano para o sector marítimo-portuário, e nessa altura os Srs. Deputados verão a integração dessas diferentes políticas.

Mas queria realçar aqui uma questão, que a Sr.^a Deputada Helena Pinto, do Bloco de Esquerda, referiu, que é a do passe social.

Pretendia que ficasse claro que há passe social, que ele vai manter-se e que foi uma grande preocupação deste Governo, preocupação traduzida na prática, em questões concretas. É que nós acertámos hoje a sua manutenção!

Aplausos do PS.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — A questão não é essa! É mais social ou menos social?

O **Orador**: — Vamos alargar o passe social à Fertagus? Para já não, mas na Fergatus existe um título combinado, Sr.^a Deputada! E não vamos fazê-lo porque isso traduzir-se-ia no aumento do custo do passe social.

Mas estamos a fazer, e vamos terminar até ao final do ano, um estudo sobre o sistema tarifário em toda a Área Metropolitana de Lisboa, que espero que nos dê indicações para podermos evoluir de uma forma positiva em matéria de tarifário, em particular de passe social.

Quanto às questões que têm que ver com as alterações climáticas, também já referi, e torno a insistir, que no Plano Nacional para as Alterações Climáticas, que foi aprovado pelo Governo, o PNAC 2006, destaca-se um conjunto de novas políticas e medidas para reduzir as emissões no sector de transporte, entre as quais a utilização do gás natural nos táxis, as auto-estradas do mar e o recurso à utilização dos modos ferroviário e marítimo e da intermodalidade no meio urbano, como forma de reduzir essa matéria.

Protestos da Deputada de Os Verdes Heloísa Apolónia.

A Sr.^a Deputada tem de compreender que numa sessão destas, em que o Governo tem 5 minutos para responder, não posso fazer-lhe uma enunciação de todas as medidas, mas elas existem. A Sr.^a Deputada pode recorrer, e tem corrido, à forma de requerimento, que eu respondo-lhe por escrito.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Ministro, então, o que é que estamos aqui a fazer?

O **Orador**: — E pode ainda consultar os sites do Governo para encontrar essa informação!

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Diga que não sabe responder às perguntas!

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia, tem a palavra, para uma última ronda de perguntas.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, tem de admitir que se calhar não sabe é responder às perguntas,...

Vozes do PSD: — Essa é que é essa!

A **Oradora**: — ... porque, na verdade, enuncia os princípios gerais e depois não consegue ir ao concreto. Já deu para perceber isso!

Infelizmente, estamos numa interpelação a confrontar directamente os Membros do Governo e a resposta que temos é que podemos fazer um requerimento, se calhar daqueles que nunca obtêm resposta!

De facto, assim estas interpelações não vão valer muito a pena, porque os membros do Governo, pelos vistos, não têm grande interesse em responder às perguntas,...

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — É uma vergonha! É assim que o Governo trata a Assembleia!

A **Oradora**: — ... infelizmente, porque as suas políticas não têm os resultados que gostariam de vir, aqui, anunciar!

Em termos de alterações climáticas, de Plano Nacional para as Alterações Climáticas, de questões energéticas, da prioridade a dar à ferrovia em termos de mobilidade interna e do fomento da utilização do transporte colectivo em meio urbano, o Governo tem muito pouco ou nada a dizer.

Mas gostaria ainda de colocar duas questões concretas, sendo uma relativa ao Metro Sul do Tejo.

Temos novidades relativamente à sua entrada em funcionamento, pelos vistos as três linhas não entraram em funcionamento simultaneamente mas apenas a primeira, a de Corroios à Cova da Piedade, que é a que está construída. Ora, o que pretendia saber concretamente, e conhecendo o exemplo da Fertagus, que ficou fora do passe social com grande prejuízo para os utentes, e porque estamos a falar de uma nova modalidade de transporte na margem sul, é se há ou não garantias de que o Metro Sul do Tejo integra o passe social em benefício dos seus utentes.

Por outro lado, relativamente ao preço do título de transporte, atendendo ao facto de que o metro não entrará em funcionamento do modo como estava previsto, ou seja, que os utentes não poderão beneficiar simultaneamente das três linhas, o que pergunto é se o Governo está a colocar a hipótese de mitigar o preço do título de transporte, dado que não vai ser oferecido ao utente o serviço que corresponderia ao preço do título de transporte que estava estipulado.

Por outro lado, no que respeita à Linha do Sado, era muito importante saber qual é a perspectiva do Governo quanto àquilo que a CP já anunciou ou está a estudar, ou seja, relativamente ao facto de deixar de fazer a ligação Barreiro-Setúbal e passar a fazer única e exclusivamente a ligação Barreiro-Pinhal Novo, para que o resto do percurso, até Setúbal, passe a ser feito pela Fertagus.

Consideramos que isso revestiria um claro prejuízo para os utentes que se deslocam, designadamente, do Barreiro ou de outros concelhos vizinhos para Setúbal, porque implicaria, para chegar às Praias do Sado, a utilização de três modos de transporte diferentes e hoje utiliza-se um único, na Linha do Sado.

Sr. Ministro, nesse sentido, importa saber se neste caso, com esta lógica de ferrovia, se pretende servir a Fertagus ou os utentes da Linha do Sado.

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

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Sr. Presidente, Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, trouxe-nos aqui, o «brinde surpresa» do acordo com os operadores privados dos transportes acabadinho de sair.

No entanto, a informação que nos trouxe não deixa de suscitar ainda mais algumas dúvidas, e mesmo a resposta que o Sr. Ministro acabou de dar sobre essa matéria, pelo que tenho de voltar a falar da questão do passe social.

Sr. Ministro, Sr.^a Secretária de Estado, no custo efectivo acordado com os operadores, o subsídio ao utente dos transportes públicos, que é a base do passe social, aumenta ou diminui?

Que os preços estão a aumentar, até mais do que uma vez por ano, nós já sabemos. Este ano, já aumentaram duas vezes. E, já agora, a Sr.^a Secretária de Estado poderia dar, também em primeira-mão, a novidade sobre se, como já tem vindo a ser falado, haverá ou não novo aumento em Outubro, que seria o terceiro este ano.

Portanto, que os preços aumentam, nós já sabemos! Contudo, a questão que se coloca é saber qual é a percentagem do apoio social no passe para as pessoas que utilizam os transportes públicos. Esta é que é a grande questão, não é se o passe social continua ou não! Seria preciso que o Partido Socialista tivesse a

coragem de ir tão longe e retirar de todo o próprio passe social...

Aquilo que importa saber são as respostas a estas questões, porque, Sr. Ministro e Srs. Secretários de Estado, menos passe social será exactamente igual a menos Estado social.

Vozes do BE: — Muito bem!

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

A Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada, como sabe, de acordo com as directivas comunitárias, não se dão subsídios aos passageiros, fazem-se compensações por obrigações de serviço público, razão pela qual a compensação não é calculada com base numa percentagem relativamente ao preço do título mas, sim, com base no diferencial entre o custo do transporte e o preço que é cobrado ao passageiro, por imposição do Governo. Aliás, neste caso, não há imposição, uma vez que se chegou a acordo.

Mas, efectivamente, a forma de cálculo permitida pelas directivas comunitárias, pelo regulamento, toma por base o diferencial e, portanto, não é uma questão de percentagem, é uma questão de saber qual era o custo, o preço comercial que haveria, sem regras de cálculo, *versus* aquilo que é cobrado por imposição e que não pode ser mais.

No entanto, relativamente a estas matérias, queira a Sr.^a Deputada ficar descansada, porque nós não deixamos de cumprir tudo quanto são enquadramentos comunitários e, portanto, as regras com que se calculam as compensações não são como as teorias dos subsídios. Efectivamente, não se está a subsidiar, está a compensar-se os operadores pela prestação de um serviço que se entende como serviço público e, com certeza, todos reconhecemos que o é, porque tem a ver com a obrigação de transportar mediante determinado regime tarifário. Por isso, a compensação é calculada desse modo.

Vozes do PS: — Muito bem!

A Oradora: — Quanto aos aumentos, Sr.^a Deputada, aquilo que se passa — e, se quiser, depois, deixa-lhe um gráfico que aqui tenho — é que nós tivemos, desde o início do ano, e admito que as contas estejam bem feitas, um aumento de 11,51% nos combustíveis e o aumento que já se verificou nos transportes públicos é de 4,95%. Agora, Sr.^a Deputada, o que é que houve de alteração relativamente a esta matéria? Desde logo, há um padrão diferente em relação aos aumentos.

Primeiro, o aumento normal, usual, dos transportes, como o aumento de todos os outros produtos, será sempre, a partir de agora, no dia 1 de Janeiro, sendo que já foi assim este ano. Antes, não se sabia muito bem se esse aumento era no dia 1 de Fevereiro, se era no dia 1 de Março, e, no ano passado, porque o governo anterior não quis fazer os aumentos, tivemos de os fazer no dia 1 de Maio. Enfim, é o aumento anual de acordo com a inflação.

Mas, para além disso, foi estabelecida uma outra regra, que é a de que não pode haver aumentos casuísticos, ou seja, as pessoas não podem ser confrontadas, no seu orçamento familiar, com aumentos num qualquer mês do ano. Por isso, foi também decidido pelo Sr. Ministro, há muito pouco tempo, há umas semanas, que passaria a haver, no final de cada semestre, uma avaliação da evolução dos custos dos factores de produção. E, nos transportes, os dois custos mais significativos têm a ver, naturalmente, com o pessoal e com os combustíveis.

Nessa medida, semestralmente, será feita uma avaliação para saber se o pessoal teve algum acréscimo de custo relativamente àquilo que está estabelecido nos AE das várias empresas, fazendo-se o mesmo relativamente aos combustíveis. Portanto, far-se-á o cálculo, no final do semestre, para saber se o custo do transporte teve uma variação superior a mais ou menos 1%;...

O Sr. **Jerónimo de Sousa** (PCP): — E os lucros da Galp?

A Oradora: — ... se estiver dentro desse intervalo de variação, com certeza, não haverá alteração no preço do transporte. Mas, se, por acaso, tivermos uma diminuição do custo do transporte de, por exemplo, menos 1,1%, o preço do transporte baixará, assim como, se tivermos um aumento de 1,1% no custo do transporte, o preço do transporte também aumentará.

Assim, os aumentos dos transportes ficam limitados a dois instantes no ano, isto é, ao dia 1 de Janeiro e ao dia 1 de Julho.

Vozes do PS: — Muito bem!

A Oradora: — Para além disso, enfim, se houver uma catástrofe, com certeza, todos os modelos, toda a sistematização cai pela base e, nesse caso, teremos de alterar a situação; não havendo uma catástrofe e, portanto, em situação de normal decurso da economia e da vida, será aquele o modelo a seguir.

Vozes do PS: — Muito bem!

A Oradora: — Relativamente à questão que foi colocada sobre os serviços da CP, mais uma vez, aquilo que a Sr.^a Deputada disse, se me permite, não está 100% correcto, ou seja, não foi anunciado que a CP iria deixar de fazer o serviço Barreiro/Praias do Sado. Aquilo que foi, porventura, anunciado, e não pelo Governo, é que poderia haver uma forma mais eficiente de prestar esse serviço às populações, que seria fazendo o serviço da CP Barreiro/Pinhal Novo e estendendo o serviço da Fertagus a Setúbal e a Praias do Sado. Portanto, era isso que estava em causa.

Mas, Sr.^a Deputada, julgo que o que interessa às populações não é, necessariamente, qual a empresa que presta o serviço.

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

A Oradora: — Não é, não, Sr.^a Deputada! E não é, porquê? Porque as pessoas valorizam várias coisas.

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

A Oradora: — Vou terminar, Sr. Presidente.

Como estava a referir, as pessoas valorizam várias coisas, ou seja, valorizam o preço, o tempo e a qualidade. E sempre que estejam salvaguardadas essas coisas, com certeza, optaremos pela solução que maximizar o benefício da população.

Portanto, Sr.^a Deputada, fique descansada que essa matéria está a ser analisada, não há nenhuma decisão mas, com certeza, a ser tomada alguma decisão, ela será sempre a benefício dos cidadãos.

Aplausos do PS.

O Sr. Jerónimo de Sousa (PCP): — E os lucrozinhas da Galp?!

A Sr.^a Heloísa Apolónia (Os Verdes): — Esqueceu-se do Metro Sul do Tejo!

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Abel Baptista.

O Sr. Abel Baptista (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, da parte do CDS, consideramos que é muito pouco, no seu discurso inicial, e no que diz respeito aos portos e às auto-estradas marítimas, dizer que estão a elaborar um plano estratégico para os principais portos de mar. Isto, Sr. Ministro, realmente, é muito, muito, muito pouco! Esperávamo mais de alguém que estabelece muitas prioridades. Mas, depois, não consegue concretizá-las, porque não se pode priorizar tudo.

O Sr. Ministro disse que nem sequer falou da Ota e do TGV, o que não deixa de ser sintomático, porque essa também talvez já não seja uma prioridade. Aliás, também não deixa de ser sintomático que o Sr. Ministro, além de não ter falado da Ota, não tenha falado do aeroporto de Lisboa. A ver vamos!

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

O Orador: — Sr. Ministro, uma das questões que consta das Grandes Opções do Plano 2005-2009, do Governo de V. Ex.^a, é a melhoria e o desenvolvimento das acessibilidades rodo-ferroviárias aos principais portos portugueses, nomeadamente de Aveiro, Lisboa, Setúbal e Viana do Castelo.

Ora, nós consultámos o que foi realizado em 2005 e em 2006 e o que está previsto para 2007 e, sobre esta matéria, em concreto, não encontrámos rigorosamente nada. Nada! Portanto, gostava de saber, Sr. Ministro, qual é, efectivamente, esta grande opção para 2005-2009 e quando é que ela vai ser concretizada, porque é importante referirem-se datas.

Relativamente à questão das auto-estradas do mar, a Declaração de Bilbao, de 24 de Junho de 2004, estabelece essa forma de comunicação como uma das mais sustentáveis em termos ambientais, economicamente viável e de interesse geral. Acresce que, sobre isso, nas Grandes Opções do Plano para o próximo ano também nada se refere. E nada se refere sobre isso como também nada se refere sobre a questão da instalação do sistema de controlo marítimo, o VTS, pelo que gostaria que nos fizesse o ponto da situação relativamente a esta matéria, anunciada com pompa e circunstância por V. Ex.^a, há uns meses atrás, em Viana do Castelo, e que, neste momento, desconhecemos completamente.

Relativamente a Viana do Castelo, Sr. Ministro, gostava de saber por que é que, no caso da ponte Eiffel, V. Ex.^a, em vez de ter agido, reagiu a uma questão da respectiva comissão de utentes, quando, no que se refere às obras, que deveriam estar concluídas dentro de 20 dias, está previsto que, no dia 31 de Julho, será conhecido o relatório de avaliação do estado da ponte. Portanto, sobre esta matéria, também gostá-

vamos de ouvir de V. Ex.^a qual a situação dos trabalhos e qual a medida política que vai tomar, porque o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, militante socialista e eleito pelo Partido Socialista,...

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Em boa hora!

O **Orador**: — ... diz que, provavelmente, a ponte Eiffel não voltará a servir para o transporte rodoviário nem ferroviário, contradizendo aquilo que V. Ex.^a disse, na passada sexta-feira, no sentido de que a ponte vai, seguramente, manter-se para o fim que foi construída. Gostávamos, pois, de saber, da boca de V. Ex.^a, qual é, realmente, a situação.

Applausos do CDS-PP.

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

O Sr. **Fernando Jesus** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, o Governo apresentou, no Porto, em Maio último, a Rede Nacional de Plataformas Logísticas.

Este plano do Governo é uma aposta séria no desenvolvimento do sistema logístico, potenciando o nosso posicionamento geo-estratégico em relação às rotas transcontinentais do Atlântico, ultrapassando o efeito de periferia relativo ao continente europeu.

Temos bem consciência de que este plano de plataformas logísticas representa um contributo decisivo para racionalizar o ordenamento do território e valorizar as estruturas e redes existentes, potenciando o transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada; promove ganhos ambientais, reduzindo as emissões poluentes e concentrando actividades que se encontram dispersas e mal localizadas; aumenta a competitividade com estruturas que potenciam a actividade de transportes, transformando em vantagem a nossa situação periférica.

A Rede Nacional de Plataformas Logísticas é constituída por 11 plataformas, complementadas com dois centros de carga aérea, no Porto e em Lisboa. As plataformas urbanas nacionais, localizadas nas periferias das Áreas Metropolitanas de Lisboa (Poceirão) e do Porto (Maia/Trofa), estão vocacionadas como grandes centros de distribuição, apoiando a actividade económica das empresas.

Sr. Presidente, Sr. Ministro, é do conhecimento público que existem já empresas interessadas em participar na construção de algumas dessas plataformas. Para a plataforma logística da zona de Lisboa, localizada em Poceirão, a imprensa tem-nos dado conta de várias empresas interessadas em associar-se à sua construção. Gostaria que o Sr. Ministro ou outros membros do Governo nos informassem em que fase de desenvolvimento nos encontramos e se, para a plataforma nacional localizada na Maia/Trofa, também já existem investidores que queiram associar-se ao Governo na sua concretização.

Outra questão que quero colocar ao Sr. Ministro prende-se com o tarifário andante da Metro do Porto. Sabemos que esta empresa, em articulação com o Governo e os operadores, decidiu conceder descontos a idosos com idade superior a 65 anos, pensionistas e reformados e, ainda, aos estudantes. Tendo esta medida entrado em vigor no dia 30 de Junho, gostaríamos de saber qual o valor dos descontos e qual tem sido a adesão dos utentes.

Applausos do PS.

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

O Sr. **Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados e Sr.^{as} Deputadas, quero, mais uma vez, deixar claro, para que o Sr. Deputado Abel Baptista fique seguro, que não há nenhuma alteração ao projecto do aeroporto na Ota. Aliás, penso que é hoje que os Srs. Deputados terão oportunidade de renovar a votação favorável de um anterior projecto vosso, que condiciona a utilização dos terrenos da Ota,...

O Sr. **Pedro Duarte** (PSD): — De há 3 anos!

O **Orador**: — ... e, nessa altura, o Sr. Deputado terá oportunidade de se manifestar sobre essa matéria. Para já, o Governo manifesta-se, dizendo que esse projecto se mantém.

Segunda questão, Sr. Deputado: anunciei várias ligações a fazer, ao nível do sector marítimo-portuário, dei-lhe, inclusivamente, essas notícias, falei-lhe no processo de Porto de Mós, no Manifesto Marítimo Eletrónico, na plataforma portuária, etc. E essas medidas vão aparecer integradas num plano que vamos apresentar, como lhe disse, em Setembro ou Outubro. Mas as acessibilidades estão feitas, Sr. Deputado!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Não há nada escrito!

O **Orador**: — Recentemente, foram lançados os concursos das acessibilidades ferroviárias ao porto de Aveiro e ao porto de Sines. É público! Está em concurso público!

Portanto, Sr. Deputado, essas acessibilidades fazem parte do Programa do Governo...

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Não está cá!

O **Orador**: — Não está onde, Sr. Deputado?!

O Sr. **Abel Baptista** (CDS-PP): — Nas Grandes Opções do Plano!

O **Orador**: — Ó Sr. Deputado, já estão em concurso, já não são opções, já são concretizações! É que as coisas concretizam-se com uma rapidez que o Sr. Deputado, se calhar, não consegue acompanhar e, portanto, passam-lhe despercebidas. Há uma grande capacidade de concretização!

Relativamente ao controlo marítimo, ao sistema VTS, o que está previsto no programa está a ser cumprido. Nós estamos dentro do programa e estamos a cumpri-lo! Não há atrasos mas também não prevejo grandes antecipações. Enfim, vamos cumpri-lo e prevê-se que esteja concluído no final de 2007. É o que vai suceder! Os projectos estão a desenvolver-se normalmente.

A ponte Eiffel, Sr. Deputado, é um bom exemplo da política que tem vindo a ser desenvolvida pelo Governo no sentido de monitorizar a qualidade das obras de arte, das infra-estruturas importantes, designadamente das obras de arte da nossa rede rodoviária. E foi precisamente na sequência de uma operação de apreciação e avaliação das condições da ponte Eiffel que foram detectados, há bastante tempo, pelas equipas — não foi pelos utentes — que estavam a trabalhar, a fazer a apreciação do estado da ponte, designadamente no que diz respeito ao seu tabuleiro rodoviário, uma vez que o ferroviário tinha sido avaliado há pouco tempo, alguns problemas na estrutura metálica, nos encontros. Não quero entrar numa terminologia muito técnica, mas julgo que comprehender-se-á a que me refiro.

A ponte tem pilares de pedra e uma estrutura metálica, na qual, ao nível da parte rodoviária, foram encontradas deficiências que requerem reparação e que se faça uma avaliação mais pormenorizada para saber qual a sua extensão, se também se estendem ou não ao tabuleiro ferroviário. Portanto, mandou fazer-se uma apreciação, uma avaliação dessa situação, cujo relatório vai estar pronto dentro de pouco tempo.

Logo que esse relatório esteja pronto vamos tomar as medidas que forem necessárias, mas não estamos em «branco», sabemos mais ou menos o que vai suceder. Vamos ter de fazer uma grande reparação ao nível da parte rodoviária, o que vai implicar que a ponte, na sua vertente rodoviária, fique inviabilizada durante um período de cerca de um ano. Nesse período serão asseguradas formas alternativas de transporte entre as duas margens do rio Lima.

No que diz respeito à componente ferroviária, embora isso dependa da avaliação final que está agora a ser feita, neste momento a ponte continua a ser utilizada nessa sua vertente, embora com limitações impostas pelo facto de se irem fazer reparações na parte rodoviária.

Vamos, pois, fazer as reparações necessárias nessa ponte para que ela continue a responder à função para que existe, que é a de assegurar transporte rodoviário e ferroviário.

Pode suceder que da análise que fizermos ao relatório final de avaliação do estado da ponte na sua componente metálica se chegue à conclusão que são de encarar outras soluções no futuro, como, por exemplo, a de se construir uma ponte nova. São matérias que iremos apreciar depois, o que garantimos é a segurança da ponte. E foi precisamente devido ao trabalho feito na fiscalização não só dessa ponte mas de todas as pontes no País, num programa de monitorização do estado das obras de arte da rede rodoviária, que detectámos a tempo esses problemas e pudemos tomar as medidas necessárias para fazer a sua reparação.

Applausos do PS.

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

O Sr. **Luís Rodrigues** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A política de obras públicas, transportes e comunicações deste Governo já tem resultados concretos ao fim de ano e meio de mandato. São os seguintes: primeiro, redução de 13 000 empregos no sector da construção; segundo, em termos homólogos, as adjudicações de obras públicas no primeiro semestre deste ano sofreram uma redução de 26,6%;...

Vozes do PS: — Oh!!...

O **Orador**: — ... terceiro, assistiu-se ao aumento de impostos que afectam directamente as empresas do sector.

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PS): — É verdade!

O **Orador**: — Dos nove impostos que o PS aumentou destaco os seguintes: IVA, imposto sobre os produtos petrolíferos (ISP), IRC, IRS, Imposto Automóvel e Imposto de Circulação e Camionagem.

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PS): — Um escândalo!

O **Orador**: — E, quarto, de acordo com dados do Instituto Nacional de Estatística (INE) desta semana, no sector da construção civil e obras públicas a confiança baixou para o pior valor dos últimos dois anos e meio. É esta a realidade.

Vozes do PS: — Oh!!

O **Orador**: — Ou seja, de um lado temos o «powerpoint» do Governo socialista, a ilusão, os floreados, as pomposas cerimónias, que por si não resolvem os problemas das pessoas e das empresas, do outro lado temos a dura realidade do País, onde se agravam as dificuldades dos cidadãos e da economia, com especial ênfase para o sector da construção.

Do lado da barricada do «powerpoint» também se junta a promessa fácil dos membros deste Governo, e vão já perceber por que hoje o Sr. Ministro não falou, por exemplo, do TGV.

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PS): — Pois não!

O **Orador**: — No dia 1 de Março de 2006, a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes disse neste Parlamento que nos primeiros seis meses deste ano apresentaria a solução para as entradas do TGV nas cidades de Lisboa e Porto, bem como para as respectivas estações centrais.

Sr.^a Secretária de Estado, a realidade, mais uma vez, é outra. Quanto a soluções, o que temos é «zero».

O Sr. **Miguel Coelho** (PS): — O ano ainda não acabou, Sr. Deputado!

O **Orador**: — V. Ex.^a sabe por que é difícil encontrar estas soluções: a não compatibilização do estudo do novo aeroporto com a rede de alta velocidade é o que está a dar.

Esta situação, no mínimo, causa uma grande dor de cabeça a V. Ex.^a e faz desperdiçar tempo e dinheiro à RAVE, Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA. Mas no seu Governo nem todos pensam assim, até porque já se percebeu que a grande prioridade de quem manda é o aeroporto da OTA. O TGV é o «filho bastardo» deste Governo.

Qual a solução para a rede ferroviária de mercadorias em bitola ibérica na sua articulação com a plataforma logística da OTA, que, por acaso, não aparece no Plano Portugal Logístico? Como é que esta rede de mercadorias em bitola ibérica se liga aos principais portos nacionais?

Sr. Ministro, a capacidade instalada para a carga contentorizada nos Portos de Setúbal e Sines está longe de se encontrar esgotada, como V. Ex.^a sabe. Por outro lado, o porto de Lisboa, devido à sua inserção na cidade, tem enormes limitações de expansão, principalmente na margem Norte, bem como nas suas acessibilidades nas duas margens. Por isso, nos últimos tempos tem sido consensual que o desenvolvimento do porto de Lisboa deve assentar na consolidação da capacidade de receber granéis e carga contentorizada e na qualificação e ampliação da vocação turística e de lazer.

Como se sabe, a articulação e a complementaridade entre portos da mesma área de influência deve ser uma das apostas da política portuária. No entanto, recentemente, o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Administração do Porto de Lisboa (APL) veio, de forma isolada, divulgar um suposto plano que pretendia, sem ter em conta a envolvente portuária da capital, nomeadamente os portos de Sines e Setúbal, ampliar a capacidade para receber carga contentorizada.

Sobre esta situação o Governo nada disse. Será que não existe coordenação da política de desenvolvimento portuário? Será que o dinheiro existente é tanto que se pode desbaratar na construção de novas infra-estruturas desnecessárias e que podem ser prejudiciais ao ordenamento do território onde se inserem e à mobilidade dos cidadãos da capital? Ou será que o objectivo é apenas abrir uma guerra político-partidária com a Câmara Municipal de Lisboa com o beneplácito do Governo? Penso que a resposta correta é a última.

Quase em simultâneo, o Sr. Presidente da APL veio acusar o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa de estar a prejudicar o porto de Lisboa pela perda de clientes que se deslocalizaram para outras paragens devido às suas declarações contrárias ao aumento da capacidade de contentorização da cidade. O Presidente da APL disse que o maior operador logístico mundial de contentores, a Maersk Line, tinha abandonado o porto da capital, como se o País tivesse ficado prejudicado.

No dia 28 de Junho de 2006, muito recentemente, a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes veio

dizer que a adjudicação da concessão do terminal multiusos em Setúbal tinha sido danosa para o Estado, levando a que este porto não fosse competitivo.

No dia seguinte, 29 de Junho — reparem! —, contrariando a posição pública e política da Sr.^a Secretária de Estado, a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS), através de um *press release*, anunciou que a Maersk Line escolheu o terminal multiusos de Setúbal, o tal não competitivo, para iniciar uma linha semanal de navios de contentores.

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PS): — Como é possível?

O **Orador**: — Afinal, onde está a gestão danosa?

Já agora, Sr.^a Secretária de Estado, se houve gestão danosa, convém que pergunte ao actual Presidente do Conselho de Administração da APSS, que fazia parte do conselho de administração que ao tempo do Eng.^º Guterres lançou este concurso de concessão e elaborou o relatório de avaliação das propostas, quais as razões...

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PS): — Quais?

O **Orador**: — ... que o levaram a sustentar e colaborar nessa gestão que terá, nas suas palavras, lesado o interesse público.

Afinal, parece que se a política portuária assentava mais na articulação e na complementaridade dos portos nacionais, e menos nas falsas acusações do Governo socialista e das suas administrações contra a gestão eficiente de autarquias tuteladas pelo PSD e de administrações portuárias responsáveis, sérias e competentes nomeadas em anteriores governos, o País ganhará mais em credibilidade e os operadores poderão confiar nas políticas públicas.

Já que estamos a falar de portos, Sr. Ministro, quando é que o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações concretiza as seguintes ligações rodoviárias: no porto de Setúbal, praias do Sado-Mitrena; no porto de Sesimbra, a variante de Santana e acesso ao porto; no porto de Lisboa, o acesso rodoviário à Trafaria (IC32, nó de Pêra-Trafaria)?

Está o Ministério das Obras Públicas em condições de assumir qual a data de início e fim da construção do IP8, Sines-Vila Verde de Ficalho (parece que, se calhar, a ligação já não será a Vila Verde de Ficalho, e também era importante sabê-lo),...

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PS): — Era importante, era!

O **Orador**: — ... principalmente a sua primeira fase, Sines-Grândola?

Esta ligação rodoviária ao porto de Sines é tão importante como a conclusão do IC33, Santiago do Cacém-Montemor-o-Novo-Évora. Qual a prioridade e qual o prazo de concretização?

Ainda na área dos portos, pode o Sr. Ministro das Obras Públicas assegurar que, em Agosto, será lançado o concurso para ampliação do molhe norte do porto da Figueira da Foz?

Há pouco falávamos de vias rodoviárias e na nova forma de financiamento das mesmas. Como sabem, as SCUT levaram a que o Orçamento do Estado continue a pagar até 2037. Será que o novo modelo que este Governo parece querer implementar vai fazer com que o Orçamento pague até 2100? Qual é o ano? Era importante saber se a antecipação, como tem sido anunciado, da concretização do Plano Rodoviário Nacional vai implicar mais custos para as futuras gerações. Isto, de facto, os portugueses querem saber.

Sr. Ministro, no que respeita ao TGV — voltando agora àquilo de que V. Ex.^a não quer falar —, afinal, em que ficamos?

Neste Plenário, o Sr. Ministro afirmou que o plano negociado e acordado pelos anteriores governos com Espanha era irrealista — e ouvimos aplausos da bancada do Partido Socialista — e que apenas seriam construídas duas linhas: Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid. Não se esqueça, Sr. Ministro, que foi isto o que disse!

De acordo com as notícias mais recentes, e ainda hoje aqui o disse, afinal, parece que o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações já não abandona nenhuma das linhas acordadas anteriormente. Espanto maior é a reviravolta no que respeita à ligação Porto-Vigo. Parece que o Primeiro-Ministro já informou o Sr. Presidente da Junta da Galiza que a linha Porto-Vigo, afinal, é prioritária, mista e que seria construída no mesmo prazo da linha Lisboa-Madrid, ou seja, até 2013. Isto é o que é público e notório!

Protestos do PS.

Sr. Ministro, permita-me dizer-lhe que está a «engolir um grande sapo», com pernas e tudo.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Com cerca de ano e meio de mandato, e sendo a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes conchedora do processo, como é possível não se saber hoje quando é que a primeira fase do Metropolitano Sul do Tejo estará totalmente concluída?

O Sr. **Hermínio Loureiro** (PS): — Exactamente!

O **Orador**: — No que respeita ao metro do Porto, pouco ou nada se sabe sobre o futuro da segunda fase. Para quando uma definição do novo modelo de gestão preanunciado para a empresa? Afinal, quais as linhas que vão ser concretizadas e quando?

No que respeita ao plano estratégico da CP Líder 2010, hoje já aqui falado, e bem, até agora, o que se ouviu por parte do Governo concretamente foi um silêncio ensurdecedor. Afinal, o Governo concorda ou não com aquele plano? Concorda ou não com o encerramento de linhas, nomeadamente, como já aqui foi perguntado, as de Tua, Corgo, Tâmega, Figueira da Foz e Cáceres?

A modernização da Linha do Sado será concretizada este ano na sua totalidade, com a supressão das passagens de nível respectivas?

Já estão ultrapassados os problemas que levaram à quase suspensão dos trabalhos do enterramento da linha férrea na cidade de Espinho? Qual o atraso verificado? E, já agora, mantém-se o Governo irredutível no prolongamento do túnel?

Sr. Ministro, como não esteve ontem nesta Câmara a discutir as medidas preventivas em relação ao aeroporto da OTA, aconselho os serviços do seu Ministério a pedirem à Assembleia da República a gravação dessa reunião. No entanto, quero dizer-lhe que o esgotamento da capacidade do aeroporto da OTA em 20 ou 15 anos implica que em 2024, daqui a 18 anos, os portugueses entrem novamente na discussão da construção de um novo aeroporto. Os impactos ambientais serão, pelo menos, o dobro do que os de construir logo um aeroporto com capacidade de expansão. Recordo que o Aeroporto da Portela foi inaugurado em 1942, estando operacional pelo menos durante 70 anos. Este factor não lhe chega para ter a humildade de reconhecer que este Governo errou?

Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Deputados: Ao fim de 16 meses de mandato, o Governo, sobre as Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, nada disse e nada fez, por muito que o Sr. Ministro venha aqui dizer que está à espera de estudar uma qualquer solução. Mais uma vez, as medidas de articulação e coordenação dos transportes nas grandes áreas metropolitanas formam apenas e só um conjunto vazio.

As greves nestas empresas têm-se multiplicado, prejudicando muitos milhares de habitantes que todos os dias estudam e trabalham nos dois principais pólos urbanos do País.

Qual a política do Governo para as actuais empresas públicas de transporte? Vamos continuar com esta política insustentável de financiamento do défice dessas empresas pelos impostos pagos por todos nós?

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Então, quem paga? Os utentes?

O **Orador**: — Pensa o Governo concessionar à iniciativa privada a Carris, a Transtejo, a Metropolitano de Lisboa, as linhas ferroviárias da CP na Área Metropolitana de Lisboa e, bem assim, a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP)?

Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, quero dizer-lhe com frontalidade o seguinte: corrija as prioridades do seu Ministério no que respeita aos mega investimentos; é tempo de deixar o *powerpoint* e agarrar no *bulldozer*, ou seja, deixe o trabalho virtual e passe ao concreto.

Applausos do PS.

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

O Sr. **Miguel Tiago** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Numa altura em que a desagregação territorial, o agravamento das assimetrias regionais, a desertificação dos meios rurais, o desmantelamento de serviços públicos e o afastamento radical entre o Estado e cidadãos provocam e acentuam problemas estruturais no País, a política de transportes é um tema de capital importância, com o qual esta Assembleia hoje confronta o Governo, motivando uma discussão central para a política nacional.

O Governo tem optado por uma política de concentração de serviços, de eliminação de pontos de contacto entre a administração central e as populações, cavando ainda mais o fosso que se interpõe já entre os centros urbanos, particularmente os do litoral, e os meios rurais do interior do País. Por um lado, o Governo encerra escolas, centros de saúde, postos de correio e outros serviços públicos, por outro lado apresenta-nos uma estratégia de transportes desarticulada, desligada e desgarrada da realidade nacional, assente em projectos que não darão as respostas necessárias aos principais problemas de mobilidade.

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

O **Orador**: — Em matéria de linha férrea, o Governo centra toda a sua acção em torno da solução de alta velocidade, permanecendo na linha da ilusão do desenvolvimento de cima para baixo, na demagogia do desenvolvimento de «topo de gama». Na verdade, a linha férrea existente tem sofrido um brutal abando-

no dos sucessivos governos, um desinvestimento tal que levou ao encerramento de diversas linhas nos últimos anos, diminuindo obviamente a mobilidade de pessoas e mercadorias, condição para a coesão nacional e territorial. Não existe um único indicador de alteração desta política. E, entretanto, continuamos a assistir a uma crescente degradação da linha férrea nacional, o que o Governo tenta disfarçar «acenando» com bonitos comboios.

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

O Orador: — Já agora, Sr.^a Secretária de Estado, agradecíamos que o estudo referido, CP Líder 2010, pudesse ser facultado aos grupos parlamentares. De acordo com a sua informação, ele estaria disponível, mas tentámos obtê-lo e tal não foi possível.

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

O Orador: — O Plano Rodoviário Nacional encontra-se profundamente atrasado, em alguns casos estagnado, onde se contam artérias de circulação cruciais para o desenvolvimento do País.

No que toca à política de transportes públicos, temos assistido a um gradual mas evidente retrocesso na qualidade do serviço. Os preços aumentam sistematicamente e as sucessivas privatizações têm provocado uma degradação acentuada da cobertura, da dimensão e da frequência das carreiras.

Milhares de pessoas acabam por ficar cativas na sua própria localidade, esperando por carreiras que antes eram bem mais frequentes e que hoje, muitas vezes, pura e simplesmente se encontram suprimidas.

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

O Orador: — Já agora, Sr. Ministro, sobre esta matéria, soubemos que a Carris apresentou o plano de reestruturação das carreiras. É um plano que, por lei, deve ser discutido com a comissão de trabalhadores, mas esta não foi tida nem havida na sua construção. Este plano entrará em vigor em Agosto e a comissão de trabalhadores ainda não foi chamada a reunir, tendo a primeira reunião sido cancelada. Gostávamos, por isso, que pudesse dizer algumas palavras sobre esta situação gravíssima.

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — É sempre em Agosto!

O Orador: — A subordinação da gestão dos transportes públicos à lógica meramente empresarial da obtenção do lucro tem conduzido, como, aliás, seria inevitável por força das políticas aplicadas, ao desmantelamento de um serviço público fulcral no garante da qualidade de vida das populações, com implicações que vão desde a vida profissional ao direito ao lazer dos cidadãos.

Os passes sociais, pela degradação a que estão votados, têm deixado de apresentar a capacidade de dar a resposta que lhes serve de objectivo: veja-se o caso do «comboio da ponte» em que simplesmente não é válido o passe social. As empresas desresponsabilizam-se dos serviços perante o passe social — passe esse que, ainda assim, tem sentido um aumento que, só no último ano, atingiu já mais de 10%.

Perguntamos, agora, ao ouvir a Sr.^a Secretária de Estado dizer que chegámos a um novo acordo, o que é que isto quererá dizer para o utente. Um novo aumento de preço? Não basta dizer que se chegou a um novo acordo.

Continuam por instituir no concreto as autoridades metropolitanas de transportes, bem como se acentua a necessidade de rever o seu regime jurídico. Necessidade que cresce na medida em que crescem os problemas e a sua complexidade e a exigência da mobilidade nestas áreas.

Queria também dizer algumas palavras sobre a política do Governo para o sector dos transportes aéreos, que não difere, na estratégia e na opção ideológica, da do anterior governo. E é esta estratégia e essa mesma opção ideológica que têm provocado grande instabilidade numa empresa pública, cuja possibilidade de sucesso está, de facto, comprovada. A TAP, empresa estratégica e peça fundamental da soberania nacional, é alvo de uma política de desmantelamento rumo à sua privatização — privatização que se adivinha para breve, pela interpretação estrita do texto das Grandes Opções do Plano. E importa aqui salientar a forma como o Governo nos anuncia com a maior das naturalidades a privatização da TAP e da ANA, mesmo sem sobre isso ter feito qualquer referência no programa eleitoral ou no Programa do Governo.

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

O Orador: — Perde a empresa e o País. Ganham os mesmos de sempre: os protegidos do Governo, os grupos económicos que há muito almejam a TAP e a ANA.

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

O Orador: — A insensibilidade e a arrogância que o Governo tem mostrado perante os problemas estruturais do País revelam, por um lado, a estratégia de concentração urbana que o Governo preconiza, assente na desertificação humana do interior e dos meios rurais, centralizando recursos do Estado, numa perspectiva economicista e de cedência aos interesses exclusivos dos grandes grupos económicos, prejudicando as populações, o equilíbrio e a coesão nacionais. Por outro lado, revelam a total ausência de planificação — da qual, curiosamente, o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações era devoto e dedicado adepto.

É assim que, ao fim de ano e meio de Governo do PS, temos sido presenteados com vários anúncios avulsos, desarticulados, manifestamente sem estratégia, que não passam por discussões com quem de direito e com os interessados. E continuamos sem conhecer um plano nacional estratégico dos transportes, que seria fundamental para traçar prioridades da linha e da gestão de transportes no País.

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

O Orador: — É assim que, no seguimento da política de direita a que já nos habituou, o Governo vai deixando degradar-se um sistema nacional de importância nuclear, provocando dificuldades e entraves ao desenvolvimento económico do País, inclusivamente na tão propagandeada competitividade do tecido económico, promovendo a cultura do transporte próprio e prejudicando os utentes e as populações, no plano económico e no plano humano.

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

O Orador: — Vou concluir, Sr. Presidente.

Portugal precisa de uma política de transportes virada para os eixos fundamentais da coesão nacional, do desenvolvimento económico harmonioso e de transportes públicos ao serviço das populações, em particular, capaz de responder também ao problema energético que o actual sistema produz. Portugal precisa de uma política que rompa com as demagogias, com as soluções de fachada, de desenvolvimento irreal. Precisa de uma política de transportes que rompa com as concepções da direita e que sirva, efectiva e dedicadamente, os cidadãos, a preços sociais justos e equilibrados em troca de um serviço público que vá ao encontro das necessidades e não ao encontro da vontade do lucro. É exactamente isso que o PCP propõe.

Aplausos do PCP.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Coelho.

O Sr. Miguel Coelho (PS): — Sr. Presidente, Srs. Ministros, Sr.^a e Sr. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Do debate efectuado até ao momento, podemos, desde já, extrair duas conclusões.

A primeira é que, em matéria de transportes, o Governo tem para o País um rumo, uma estratégia, que nas suas linhas gerais passa por políticas ao serviço da competitividade económica, da mobilidade dos cidadãos e, naturalmente, da própria coesão nacional.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Mas, infelizmente, a segunda conclusão é que este debate também nos demonstrou que os partidos que estão na oposição não têm outra estratégia senão a de estar contra tudo, a de dizer mal de tudo, sem a mínima preocupação de apresentarem soluções alternativas credíveis e exequíveis.

Aplausos do PS.

Para o partido interpelante e «afins» é tudo simples: o Governo é pérfido, porque está contra os cidadãos, ao serviço dos operadores privados, inimigo do ambiente e não vê como, em sua opinião, tudo seria fácil de resolver. Para a oposição, bastaria assumirem-se, em sede de Orçamento do Estado, todas as despesas para se alcançarem os fins pretendidos: transportes quase gratuitos para todos, naturalmente de qualidade e, já agora, todos movidos a energias amigas do ambiente. Para não falar de mais carreiras e serviços de transportes, em horários sempre mais alargados e, naturalmente, com mais criação de postos de trabalho nas empresas públicas.

Protestos do PCP.

O Sr. Francisco Madeira Lopes (Os Verdes): — Se as prioridades fossem correctas seria esse o cami-

nho a seguir!

O Orador: — Assim é fácil ser oposição. É fácil prometer e defender tudo o que possa agradar aos ouvidos das pessoas — o populismo, aliás, também pode ser pretensamente de esquerda. É, sobretudo, fácil criticar e tudo prometerem irrealisticamente, porque sabem muito bem que não terão, pela natureza e lógica do seu histórico eleitoral, nos próximos anos, nenhuma responsabilidade de poder.

Já calculávamos que iria ser assim!

Mas o que verdadeiramente espanta é aquilo que o PSD nos diz hoje em dia sobre transportes.

O PSD tem sido governo ao longo da nossa história democrática, esteve recentemente no poder, é um partido que naturalmente aspira sempre a voltar a ser governo e, por isso, deveria ser, nesta matéria, uma oposição diferente, com sentido de responsabilidade e de Estado. Mas, hoje, não se diferenciou muito do partido interpelante.

Como é possível o PSD defender o contrário do que assumiu e praticou enquanto esteve no governo?

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Até parece o PS!

O Orador: — Como é possível a manutenção do discurso demagógico e populista que ultimamente têm feito sobre o TGV?

Já se esqueceram do «festival» de linhas para o TGV que nos anunciaram, quando recentemente estavam no governo, com prazos definidos, que apontavam, aliás, para estarem todas concluídas entre 2015 e 2017? Eram linhas para o Porto, para Madrid, para Vigo, para Salamanca, para Beja, para Faro e para Huelva! Tudo em alta velocidade!

Não acham que deviam ter um bocado mais de decoro sobre este assunto? Já que falaram de bitola, era bom que mudassem de bitola nesta matéria!

Aplausos do PS.

Qual é o vosso histórico sobre as autoridades metropolitanas? Não foram capazes de definir o seu modelo de financiamento, de envolver as autarquias na solução que pretendem e querem agora que este Governo, com uma «varinha mágica», apareça com uma autoridade metropolitana, sem ter em conta a participação das autarquias das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Naturalmente que implica negociação e que o Governo — aliás, como anunciou —, até ao final deste ano, apresentará o modelo das autoridades metropolitanas.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Como podem também criticar o sistema tarifário, defendendo, como percebi da intervenção do Sr. Deputado Luís Rodrigues, reduções de preços e alargamentos de serviços, sabendo muito bem que só os aumentos dos combustíveis contrariam qualquer intenção no sentido da sua descida?

Que histórico tiveram nos últimos anos em relação à contratualização, aos tarifários e passes sociais? Era bom que percebessem que assim continuarão a perder credibilidade.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Partido Socialista saúda o Governo pela estratégia que assumiu e que, mais uma vez, foi hoje apresentada ao Plenário desta Assembleia.

Os transportes públicos só poderão contribuir para o desenvolvimento económico do nosso país se garantirem uma correcta política de mobilidade nas áreas metropolitanas e contribuírem para a coesão nacional.

Tal como foi reafirmado, promover nas áreas metropolitanas a utilização de transportes públicos é essencial para uma correcta e eficaz mobilidade das populações e um imperativo ambiental.

O contributo que o sector dos transportes deve dar para um melhor ambiente não tem só a ver com o tipo de combustíveis utilizados, como aqui foi sugerido. É muito mais do que isso e passa, em primeiro lugar, pela implementação de políticas sectoriais que desincentivem a utilização do transporte individual, do automóvel, em favor dos transportes públicos colectivos.

Mas queria registar e saudar a grande aposta do Governo no incentivo à utilização de energias mais limpas.

O facto dos STCP (Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA) já terem mais de metade da sua frota movida a gás natural, ultrapassando, aliás, em 200% o objectivo inicialmente previsto, e o facto de também a Carris estar a investir paulatinamente em veículos movidos a gás natural são bons indicadores quanto aos propósitos deste Governo na área ambiental e previstos no Plano Nacional para as Alterações Climatéricas.

Aguardamos pela apresentação pública do modelo para as autoridades metropolitanas de transportes, mas desde já realçamos que, para o seu êxito, é fundamental o envolvimento das Câmaras Municipais de Lisboa e do Porto.

Registamos o princípio da concessão em rede (que, estranhamente, não foi valorizado hoje por nenhum

dos partidos da oposição), para assim não se marginalizarem os cidadãos residentes à volta dos eixos de menor procura, assim como salientamos o alcance que é o de se envolverem os operadores privados na partilha dos custos dos serviços sociais de transportes. Pela primeira vez, os privados assumem uma parte dessa responsabilidade social — e isso foi conseguido agora!

Aplausos do PS.

A prioridade assumida em relação aos transportes ferroviários e à implementação das plataformas logísticas e sua ligação com os diferentes modos de transporte estabelecem uma estratégia correcta para o nosso desenvolvimento e só é lamentável que o principal partido da oposição, que na sua infinita capacidade de defender hoje uma coisa e amanhã o seu contrário, não tenha a coragem de aplaudir ou, pelo menos, de não a criticar.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Do ponto de vista do Partido Socialista, esta foi mesmo uma interpelação que valeu a pena.

Demonstrou a enorme incapacidade de quem está na oposição — quer de quem está à nossa direita, quer de quem pretensamente julga que está à nossa esquerda — de apresentar propostas alternativas credíveis e permitiu ao Governo que apresentasse, mais uma vez, aos cidadãos e cidadãs do nosso país, as políticas e estratégia para o sector dos transportes!

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra o Sr. Deputado Helder Amaral.

O Sr. Hélder Amaral (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Durante muitos anos, estimar as necessidades de transporte de pessoas não era particularmente difícil.

Os modelos permitiam-nos, com relativa fiabilidade, e na base de um certo número de parâmetros (tais como ocupação do solo, demografia e rendimento), estimar a procura de transporte. A oferta era posteriormente dimensionada para satisfazer essa procura, por critérios não muito sofisticados, dado que o grau de liberdade na opção dos utentes não era muito grande.

Gerir a oferta como uma resposta sem limites à procura não é hoje possível.

A procura alterou-se profundamente, quer a nível local, quer a nível regional e metropolitano, quer mesmo a nível internacional.

Vejamos o caso das áreas metropolitanas. A motorização cresceu enormemente e os passageiros deixaram de ser cativos. Muitas empresas de transportes levaram demasiado tempo a compreender que o passageiro médio não é hoje aquele que aceita qualquer coisa mas, sim, alguém que é preciso conquistar, senão mesmo seduzir.

Intimamente relacionada com o aumento da motorização, grande número das actividades «desnuclearizou-se». As áreas residenciais aumentaram enormemente e outros padrões de conforto passaram a ser exigidos. A dimensão média das famílias diminuiu.

A estas alterações qualitativas veio juntar-se o aumento de habitantes — em 30 anos, a Europa tornou-se num continente urbanizado a 80% e Portugal não foge a essa tendência.

Os transportes públicos tiveram de passar a responder a menos passageiros — há 25 anos os transportes em Lisboa eram piores e absorviam quase 60% dos passageiros e hoje absorvem apenas cerca de 40% —, com percursos mais longos, com menos densidade de oferta. Conclusão: os custos aumentaram e a congestão tornou os transportes mais lentos, mais poluentes e menos atractivos.

O modelo de gestão é hoje um modelo integrado que assume a interacção da procura e da oferta. Hoje, é claro que é preciso agir sobre a procura, muito mais do que no passado.

Alcançar uma mobilidade sustentada é um objectivo estratégico. Daí ser imperativo alicerçar a qualidade do sistema em vectores fundamentais: políticas de ordenamento do território e dos transportes convergentes; integração de redes e serviços; qualidade de serviço público de transportes; redução do peso do transporte individual.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Assim, as autoridades metropolitanas de transportes, que este Governo tarda em operacionalizar, desempenharão um papel de extrema importância.

As autoridades metropolitanas de transportes deverão fazer a coordenação entre modos de transporte; fazer o planeamento e programação de investimentos nas grandes infra-estruturas; organizar o mercado; cuidar do financiamento e tarificação; potenciar o investimento e o desenvolvimento; promover o transporte

público.

A coordenação é a necessidade mais sentida pelos operadores e pelos utentes. Veja-se, por exemplo, o relatório da Assembleia Municipal de Lisboa de 2000. Em alguns casos, a coordenação é simples — é o caso dos horários e itinerários; noutras nunca se fez verdadeiramente a fundo — como nos interfaces e no *park and ride*.

Quanto à promoção do transporte público, ela é indispensável se se quer mudar rotinas e mentalidades. Exigirá *marketing*, mas também muita colaboração e compreensão dos *media* — pelo que vale a pena investir na valorização profissional de quem informa, para que a imagem que é transmitida do sector não seja apenas de greves, acidentes, congestionamento e buracos financeiros.

Faltam estudos de opinião e mesmo estudos de base para conhecer melhor as necessidades da mobilidade.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Os indicadores da mobilidade metropolitana, conjugados com as tendências de distribuição populacional e de emprego e a sua expressão quer nos fluxos de deslocações existentes quer nas características e peso da repartição modal, apontam algumas das prioridades de intervenção. Assim, as especificidades das diferentes unidades e submedidas espaciais devem configurar soluções diferenciadas a nível do sistema de transportes.

É também indispensável agir sobre a mobilidade a diferentes escalas. O número de viagens que diariamente é efectuado no interior dos concelhos metropolitanos, o peso das viagens com uma extensão reduzida, a mobilidade associada às estruturas etárias (jovens em idade escolar) são, por exemplo, indicadores de áreas prioritárias de actuação a nível local.

A intermodalidade é uma preocupação assumida por técnicos e políticos, principalmente a partir da segunda metade da década de 90, e coloca-se, assim, como uma questão-chave em termos do futuro do sistema no seu conjunto.

O seu reforço passa pela análise cuidadosa das condições em que se exerce a cadeia de transportes, suporte fundamental das deslocações no espaço metropolitano.

Impõe-se, nesta perspectiva, a abordagem sistémica da rede de pontos de conexão — interfaces e pontos de chegada e correspondência —, entre os modos de transporte à escala metropolitana, definindo uma hierarquia das infra-estruturas de apoio e dos estacionamentos dissuasores, estabelecendo, por um lado, conceitos e normas e, por outro, programas de intervenção.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Do ponto de vista operacional, a intervenção no ordenamento destas infra-estruturas tem uma escala local de concretização e uma área de influência urbana na envolvente próxima no que se refere às acessibilidades.

A dualidade inerente à coexistência destas duas escalas de abordagem envolve a necessidade de uma estreita colaboração entre instituições e operadores, que não existe.

Finalmente, a abordagem integrada dos transportes e a perspectiva de promoção da intermodalidade debatem-se com as dificuldades de relacionamento entre os vários actores (autarquias, órgãos do Estado, empresas e operadores públicos e privados) que intervêm, de forma mais ou menos fraccionada, nas diversas componentes do sistema — redes de infra-estruturas e serviços.

Hoje é aceite que a presente estrutura institucional de planeamento e gestão dos transportes não favorece uma abordagem sistémica da intervenção pública neste sector.

A tutela sobre o sistema de transportes (infra-estruturas e serviços) exerce-se a nível central e local, sem que haja uma clara e operacional definição das respectivas competências. O papel de planeamento e coordenação por parte da administração central, relativamente às várias componentes do sistema, é disperso em diversos departamentos.

Impõe-se, por isso, criar bases legais e normativas para o enquadramento institucional que permitam: garantir a articulação e partilha de responsabilidades entre organismos centrais e locais; promover a coordenação das acções de organismos e operadores públicos e privados de transportes.

A mobilidade é hoje considerada como um dos novos direitos de cidadania, estreitamente associada ao conceito de liberdade individual. Para que este direito seja de todos é necessário, urgente e indispensável equilibrar a utilização e o desempenho dos vários modos de transportes.

Actualmente, o País vive na indefinição política de um Governo que está constantemente a apresentar projectos e programas, mas no terreno não se vê desenvolvimento nenhum desses projectos nem os esperados resultados.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente:** — Tem a palavra o Sr. Deputado Luís Fazenda.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — Sr. Presidente, Sr.^a e Srs. Membros do Governo: Convém dizer que, nestes debates, há pouco espaço para discutirmos a oferta de transportes públicos e privados, dos modos de transporte, a sua articulação, os tarifários, a acessibilidade e outras questões ambientais ou não, outras questões de contexto acerca da política de transporte. E porquê? Porque, de uma forma reiterada, frequente e que provavelmente nos vai acompanhar ao longo desta Legislatura, o Partido Social Democrata e o Partido Socialista, os dois principais partidos, têm sempre aqui este debate, que se percebe que é um debate de armas eleitorais — é de armamento pesado eleitoral! Uns «otam», outros «desotam»; uns «scutam», outros nem tanto. E assim andamos, porque são sinais contrários, mas armas eleitorais populistas: rendem votos, mas não trazem nada, rigorosamente nada, a este debate.

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Exactamente!

O **Orador**: — Vou voltar à questão do passe social que o Bloco de Esquerda, ao longo deste debate, tentou aclarar em termos dos precisos dados que a conjuntura nos traz e dos esclarecimentos que o Governo nos dá.

Quando aqui interpelámos sobre o subsídio real ao utente que o passe social traz, não nos referímos à forma técnica de elaboração do sistema do passe social. Com certeza sabemos que é por compensações às empresas, que não se pode infringir o Direito comunitário, que não se podem quebrar regras de leal concorrência, e por aí fora. Não é de nada disso que estamos a falar.

Não entendemos o passe social como um instrumento de gestão ou como uma mera modulação do acesso a um serviço público. Entendemos o passe social como uma política social.

Ora, tratando-se de uma política social, entendida política e não tecnocraticamente, o passe social tem de ser visto como uma prestação social, como qualquer outra prestação social.

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Muito bem!

O **Orador**: — Nesta matéria, uma vez esclarecido que o passe social vai continuar dentro de uma modalidade que agora iremos detalhando e independentemente do aumento dos preços que tem vindo a verificar-se, parcialmente explicado pela evolução do preço dos combustíveis — e, em tempos, houve governos do Partido Socialista que tiveram uma intervenção administrativa mais vasta, mas aceitamos que actualmente, é essa a fase que estamos a atravessar —, o que importa esclarecer, o que queremos saber, do ponto de vista relativo e qualitativo dessa política social, é qual é a parte que o Governo subsidia ao utente, politicamente e não tecnicamente. Em relação ao custo comercial previsível desse serviço, queremos saber se aumenta ou diminui a parte que o Estado indirectamente subsidia o utente, se a política social é majorada ou se é prejudicada. É isto que nos interessa saber.

Interessa-nos também saber da boa saúde das empresas. Mas interessam-nos, em primeiro lugar, as pessoas e saber se, realmente, temos mais ou temos menos política social. É que menos passe social é menos Estado social.

Lamento que a Sr.^a Secretária de Estado e o Sr. Ministro tenham utilizado uma linguagem tecnocrática, com certeza perfeita do ponto de vista do seu cabimento legislativo e legal, mas que não nos tenham respondido a esta pergunta elementar: se, em relação ao custo real dos bilhetes, a parte comparticipada pelo Estado está a ajudar mais ou menos as pessoas.

É que se um governo do Partido Socialista está feito para ajudar menos as pessoas, então, é um governo que, verdadeiramente, não é socialista, não é social;...

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Muito bem!

O **Orador**: — ... diminui o que é o apoio social e, portanto, não é social. É o quê? É liberal!

A questão que nos interessa descobrir no meio dessa «floresta» — com a verdade nos enganam! — sobre os vários acordos com os operadores, etc., é, realmente, a de conhecer o conteúdo social do acesso a um serviço público, se o Estado está a mais ou a menos. Gostaríamos, ainda durante este debate, porventura através do Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, de obter uma resposta precisa sobre a questão.

Embora o Sr. Deputado Miguel Coelho não tenha deixado grande espaço para a síntese que o Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares fará no final, gostaríamos de obter uma resposta, porque o que queremos é a resposta política e não uma resposta técnica.

Applausos do BE.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Depu-

tados: Numa interpelação ao Governo, é suposto os Srs. Deputados colocarem questões ao Governo, confrontarem-no com a realidade do País e com os seus problemas e é igualmente suposto o Governo responder, rebater, refutar, informar esta Câmara e, através dela e dos Srs. Jornalistas, o País e os portugueses.

Mas, hoje, se tivemos perguntas ao Governo, nem sempre tivemos respostas, já que, em relação a muitas das primeiras, a única resposta foi o silêncio e a ausência de resposta. À semelhança do que tem sido a atitude deste Governo face aos problemas da mobilidade dos portugueses, tivemos a ausência de propostas concretas, a ausência de medidas concretas que façam parte de um plano global integrado, nacional, que defina as verdadeiras e necessárias prioridades de longo prazo e no qual, depois, se deveriam integrar os vários planos sectoriais.

Estes silêncios são preocupantes, Sr. Ministro, porque não nos permitem descortinar as respostas para as questões colocadas e para outras que seria fundamental conhecer.

Na primeira vez que pedi esclarecimentos ao Sr. Ministro, tive oportunidade de colocar uma questão relativamente ao traçado do TGV e, por acaso, na altura, estava presente o Sr. Secretário de Estado do Ambiente. Infelizmente, não tive nenhuma resposta. A questão ficou, pura e simplesmente, ausente do discurso do Governo.

Portanto, ficamos sem saber se o que afirmei era porventura mentira ou se as preocupações que enumerei relativamente a compromissos internacionais que Portugal assumiu, quer com a União Europeia, relativamente à Rede Natura 2000, quer em relação à Convenção de Ramsar sobre Zonas Húmidas e a uma ZPE (zona de protecção especial) existente no projecto de traçado do TGV, são questões que não preocupam o Governo ou se não estão a ser equacionadas. Em relação a isso, a resposta foi «zero», e é lamentável.

Depois, da parte do Partido Socialista, ouvimos um desafio, tendo dito que a oposição não fez propostas nenhuma, que não é capaz de fazer oposição ao Governo.

Ora, Sr. Ministro, Os Verdes têm claramente uma outra via de desenvolvimento, se as suas prioridades são o TGV e a Ota! É que, Sr. Ministro, para já, temos dúvidas — e permita-nos essa dúvida — de que o TGV seja uma questão estruturante, como os senhores gostam de dizer. Temos dúvidas de que seja estruturante porque, em nosso entender, uma questão estruturante é como o pilar de uma casa sem o qual a mesma cai. Ora, em nosso entender, está por provar que caia o edifício dos transportes e da mobilidade no nosso país por Portugal não ter o TGV entre Lisboa e Porto.

Por outro lado, o Sr. Ministro disse que linhas que não tenham rentabilidade são para encerrar. Esta é uma óptica que nos parece lamentável, mas também nos permite fazer a seguinte pergunta: então, será que o TGV nem nunca deveria chegar a circular? É que, em nosso entender, também está por provar que o TGV venha a ser rentável.

O que aqui está em causa são prioridades, é a definição de escolhas que dêem resposta aos problemas dos portugueses. Ora, parece-nos que o Governo está a fazer opções que não são as que mais rapidamente dão resposta aos mais graves problemas de mobilidade dos portugueses, designadamente no interior do País e também nas zonas interiores dos próprios centros urbanos.

A este propósito, atrevia-me ainda a lembrar uma questão que tem a ver com o alargamento das linhas do Metro — e isto aconteceu em duas situações, quer em Lisboa quer no Porto. É que houve promessas de alargamento das linhas de Metro que, depois, nem sempre se concretizaram.

No caso do Porto, no que se refere à linha de Trofa, o canal ferroviário foi ocupado entretanto e, neste momento, as pessoas de Trofa não têm nem ferrovia nem Metro porque, apesar do que tinha sido prometido, afinal, o Metro já não vai chegar lá.

Em relação a Lisboa, designadamente a Odivelas, como o Sr. Ministro certamente sabe, o Metro chegou a Odivelas, mas, afinal, os seus habitantes ficaram prejudicados porque isso levou a alterações profundas no modo rodoviário e, neste momento, estão pior servidos do que estavam antes de o Metro lá chegar. É que os sistemas de transportes dão com uma mão e acabam por tirar com a outra, prejudicando seriamente as populações no que diz respeito ao seu direito fundamental à mobilidade.

Seria também importante que tivéssemos a certeza que, por exemplo, o desvio da Linha do Norte, na zona de Santarém, vai, de facto, ser realizado. É que, ali, estão em causa questões de segurança e não apenas a de conseguir mais ou menos minutos de viagem nos comboios Alfa Pendular. Como disse, há uma questão de segurança que se prende directamente com a questão das barreiras de Santarém, zona de grande instabilidade.

De igual modo, seria bom que pudéssemos ter a certeza quanto às intenções da CP relativamente à eliminação da paragem dos comboios Alfa Pendular nas estações de Santarém e Entroncamento, pois não servem apenas estas cidades mas uma região muito mais vasta, que vai desde as Beiras à zona sul do Tejo, como, por exemplo, Coruche. Seria bom que o Governo dissesse que isso não vai acontecer.

Seria bom, também, que o Governo desse respostas mais claras relativamente ao plano Líder 2010, sobre o encerramento de linhas ferroviárias.

Seria bom que o Governo não confirmasse a supressão de horários de comboios regionais na Linha do Norte, designadamente no que se refere a Tomar e às Beiras.

Seria ainda importante conhecer a posição do Governo em relação aos incentivos não apenas aos transportes colectivos mas aos modos de circulação suave, matéria a respeito da qual também não ouvimos

rigorosamente nada. É profundamente importante que os planos que venham a ser criados no futuro contemplam a pedonabilidade, as ciclovias e outros meios de transporte alternativos, mas não conhecemos as posições do Governo em relação a isso.

Seria importante saber, ainda, que soluções tem o Governo previstas para resolver os problemas de pessoas com mobilidade reduzida. Neste caso, não falamos apenas das pessoas com deficiência mas, por exemplo, de idosos, de mulheres grávidas ou com crianças.

Não obstante terem sido dados pequenos passos importantes, designadamente a nível da Carris e do Metro, há problemas de ordem prática que subsistem e para os quais não se vislumbra resposta, apesar de existirem há já muitos anos e de a tutela ter sido alertada, mas não tem havido uma resposta.

Enfim, seria útil que se conhecesse e se debatesse muito mais questões. Certamente outras oportunidades haverá, mas não podemos deixar de lamentar que, tendo sido directamente colocadas algumas questões às quais teve oportunidade de dar resposta, o Sr. Ministro tenha optado por não responder.

Aplausos de Os Verdes.

O Sr. **Presidente**: — Vamos passar ao período de encerramento do debate.

Em representação do partido interpelante, tem a palavra a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia, para uma intervenção.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: De acordo com a definição de utilização dos mecanismos regimentais de intervenção dos grupos parlamentares, depois de conhecer a estratégia e a política de transportes do actual Governo, Os Verdes entenderam que era importante que se fizesse uma interpelação ao Governo sobre transportes e mobilidade, no final da 1.^a Sessão Legislativa, isto é, ao fim de mais de um ano de Governo do PS.

O Sr. Ministro dos Assuntos Parlamentares, que tem entendido que a calendarização das interpelações denota que os grupos parlamentares têm dificuldade em colocar perguntas ao Governo, deve, agora, ter a missão de, em Conselho de Ministros, manifestar a grande dificuldade que, neste caso concreto, o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações tem em responder às perguntas que lhe são colocadas nas interpelações, chegando ao ponto de sugerir que os Deputados coloquem as questões por escrito, através de requerimento, o que é inacreditável.

Esta interpelação teve um objectivo: partir de desígnios nacionais, da necessidade de solucionar problemas estruturais do País que todos assumem importante resolver, para perceber a que ponto as medidas e as políticas do Governo no sector dos transportes e da mobilidade dão resposta a esses objectivos.

Esses desígnios traduzem-se no direito dos cidadãos à mobilidade no território do seu País, à coesão territorial, ao combate às assimetrias regionais, à promoção da qualidade de vida nos centros urbanos e à resolução do problema energético que temos em mão, de grande dependência do exterior em termos de petróleo, e da premência da diminuição de gases com efeito de estufa, maioritariamente da responsabilidade do sector dos transportes.

A conclusão óbvia que se pode retirar desta interpelação é a de que, no sector dos transportes, o Governo não tem uma estratégia direcionada para esses desígnios nacionais, o que é por demais preocupante dada a importância deste sector para combater os já referidos problemas estruturais do País. Ou seja, os resultados negativos que têm sido obtidos pelas políticas seguidas pelos anteriores governos não vão ser alterados por este Governo e, portanto, vamos continuar a conhecer os mesmos resultados.

O Governo integra o direito à mobilidade no âmbito da rentabilidade dos transportes — se forem rentáveis, mantêm-se, se não, encerram-se. Desta lógica, já seguida anteriormente, têm resultado dados muito negativos.

Estamos num ciclo vicioso: o despovoamento do interior remete para menos passageiros, remete para menos transportes, logo, para menos serviços às populações e às empresas, logo, para menos incentivos à fixação da população. O que Os Verdes dizem é que é preciso sair deste ciclo vicioso. Ou se entende que a mobilidade é um direito e a negação de isolamento de localidades é um objectivo a cumprir, ou vamos continuar a acentuar esses mesmos problemas.

A lógica, ao longo dos anos, não tem sido a de reforçar a resposta do sector ferroviário. Só numa década, de 1991 a 2001, foram encerrados 303 km de vias ferroviárias, com fortes implicações no interior do País, como foi o caso das Linhas Valença-Monção, Vouga-Viseu, Vila Real-Chaves. Isto, ao mesmo tempo que se construíram mais de 2000 km de rodovia durante a vigência de três Quadros Comunitários de Apoio. A prioridade foi óbvia.

Mas este Governo — e, hoje, o Sr. Ministro afirmou-o — está determinado: as linhas férreas que não forem rentáveis serão encerradas.

Importava, então, saber o que pensa o Governo sobre o plano Líder 2010, avançado pela CP, que põe a hipótese de encerramento das Linhas do Tua, do Corgo, do Tâmega, do ramal da Figueira da Foz, do ramal de Cáceres. Mas, sobre isso, nada ficámos a saber.

Srs. Deputados, há centros urbanos de considerável dimensão no interior do País que continuam sem ligação ferroviária, como, por exemplo, Chaves, Bragança, Viseu. Este último já teve acesso ferroviário

através de duas linhas, a da Beira Alta e a do Vouga — hoje, não tem.

Outras linhas, no ano em que o caminho-de-ferro faz 150 anos, continuam a ser servidas por material circulante superenvelhecido e há linhas cuja electrificação continua eternamente adiada.

As ligações ferroviárias são outro problema. A CP propõe acabar com as paragens de comboios Alfa, na Linha do Norte, em Santarém e no Entroncamento; propõe eliminar a ligação directa Lisboa-Guarda-Covilhã por Intercidades, o que implicará uma ligação tripartida Covilhã-Castelo Branco, Castelo Branco-Entroncamento, Entroncamento-Lisboa.

A ligação da Linha do Douro à Linha do Norte é absurda — por escassos minutos, perde-se o Alfa, em Campanhã, para quem utiliza a Linha do Douro, e, no sentido inverso, acontece o mesmo na Régua.

Ora, para cumprir os desígnios nacionais atrás enunciados, a aposta no sector ferroviário convencional é determinante. No entanto, a lógica deste Governo é continuar a encerrar e a modernizar o mínimo a linha ferroviária convencional. E a alta, altíssima prioridade é para o TGV — errado, dizem Os Verdes!

Mas, sobre o traçado do TGV, o que Os Verdes nunca aceitarão é que o Governo cometa o crime ambiental, que ficará para a história, de destruição irremediável da Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo. Porém, sobre isso, o Governo também não se quis pronunciar, porque não lhe interessava.

Sr. Presidente e Srs. Deputados, o sector dos transportes era, em 2002, a segunda maior fonte de gases com efeito de estufa, em Portugal. Hoje, é a primeira fonte, representando cerca de 35% das emissões totais.

Mas aqui não são só as emissões de gases com efeito de estufa mas também de outros poluentes e a concentração de ozono em zonas de tráfego intenso que estão em causa. A actuação em centro urbano, designadamente nas grandes áreas metropolitanas, é, pois, fundamental.

É fundamental o incentivo à utilização e à promoção do transporte colectivo em detrimento do transporte individual. No entanto, as políticas prosseguidas têm sido de tal forma erradas que o objectivo tem sido cumprido exactamente ao contrário. Só no espaço de uma década, nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, a redução da utilização do transporte colectivo foi evidente, através de um estudo promovido pelo INE.

Então, havia necessidade de promover políticas direcionadas para esse fomento do transporte individual que ficam permanentemente na gaveta dos governos — e, pelos vistos, na deste também.

Nunca ouvimos o Governo falar sobre a valorização dos modos de transporte suaves, como, por exemplo, a bicicleta. De facto, o Plano Rodoviário Nacional não dedica uma linha a esta matéria, o Governo não se pronuncia sobre ela.

Quanto ao custo de transporte para o utente, ao seu custo reduzido, que é necessariamente uma das maiores formas de fomentar a utilização do transporte colectivo, o que se verifica é, pelo contrário, o anúncio de um permanente aumento do preço dos transportes colectivos.

Sobre o bilhete único, designadamente nas áreas metropolitanas, o Governo não fala.

Sobre o alargamento do passe social, o Governo não fala. Anunciou, aqui, hoje, a avaliação semestral dos custos, relativamente aos custos com os trabalhadores e aos custos com os combustíveis, mas não anunciou se, ano após ano, as empresas vão continuar a fazer chantagem com o Governo relativamente à sua integração no passe social, por forma a serem mais compensadas relativamente aos seus custos. É que a estratégia das empresas em relação a esta matéria é: mais custos, logo, tornar o serviço mais caro, diminuir as carreiras e pedir mais dinheiro de compensação. É uma lógica errada, porque têm é que desenvolver estratégias para ganhar mais passageiros — essa é a sua forma de criar rentabilidade. Porém, o que se tem verificado é exactamente o inverso.

Quanto à frequência de transporte, o que temos verificado é a permanente eliminação de carreiras, para o que a privatização da Rodoviária Nacional veio dar um grande contributo.

A interligação dos transportes é uma desgraça nos grandes centros urbanos. Basta pensarmos na ligação fluvial para a outra margem e bem se vê aquilo que acontece.

Quanto ao Metro do Porto, foi a desculpa para os serviços de transporte do Porto eliminarem carreiras e carreiras e para se suprimir a ligação ferroviária até à Trofa.

Havia necessidade de se tomar outras medidas, designadamente a da criação de uma boa rede de corredores Bus, em detrimento do transporte individual.

A Carris fez um estudo onde concluiu que, se aumentasse ligeiramente a velocidade comercial, que é baixa (ronda os 12 km/hora), poupava em muito o custo do combustível, no final de um ano.

Ora, o poder político tem, pois, muitas medidas a tomar para compensar empresas, que não apenas a da compensação pela integração no passe social.

Outras questões preocupam-nos sobremaneira, a saber: a falta de critério relativamente às indemnizações compensatórias; o problema do eterno adiamento da entrada em funcionamento das Autoridades Metropolitanas de Transportes, ainda vistas numa lógica empresarial; a privatização de empresas tão determinantes como a ANA e a TAP, dada a importância que as mesmas têm para as comunidades portuguesas e o risco de perdemos o controlo sobre os destinos dos transportes aéreos.

Portugal não tem, Sr. Presidente e Srs. Deputados, um plano nacional de transportes. Se vamos avançar nos planos sectoriais, o que será, depois, desse plano nacional de transportes? Uma mescla dos diferentes planos sectoriais? A lógica deveria ser exactamente a inversa: um plano nacional de transportes que

coordenasse, integrasse e orientasse a realização dos diferentes planos sectoriais.

Ao Sr. Deputado Miguel Coelho só quero relembrar que o Partido Socialista, quando estava na oposição, aquando da votação do Orçamento do Estado, votava sempre a favor das propostas de Os Verdes, relativas ao sector dos transportes, designadamente aquela que previa a consignação de 3% do imposto sobre os produtos petrolíferos para investir nos transportes colectivos.

O Sr. **Bernardino Soares** (PCP): — Isso eram outros tempos!

A Oradora: — Hoje, já se arrepende daquilo que fez.

Sr. Presidente e Srs. Deputados, as prioridades do Governo ficaram aqui bem traçadas: continuar a privatização dos transportes; não investir o necessário na rede ferroviária convencional; manter a situação caótica que se vive, ao nível rodoviário, em termos urbanos.

O que temos a dizer é só isto: assim, não vamos longe! Nem o TGV nos salva!

Applausos de Os Verdes e do PCP.

O Sr. **Presidente**: — Em representação do Governo, tem a palavra a Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes, para uma intervenção.

A Sr.^a Secretária de Estado dos Transportes: — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Através do Programa do Governo, aprovado na Assembleia da República, assumimos com os portugueses o compromisso de o conceito de mobilidade sustentável estar subjacente à política de transportes.

Entendemos que o conceito de mobilidade sustentável é essencial para assegurar o equilíbrio entre as crescentes necessidades de mobilidade das sociedades contemporâneas e a qualidade de vida dos cidadãos.

Um dos objectivos centrais da política de transportes do Governo consiste em qualificar a mobilidade urbana, assegurando um sistema de mobilidade devidamente integrado na política de cidades, capaz de responder aos crescentes movimentos pendulares e de assegurar elevados níveis de qualidade e conforto aos utilizadores.

Qualificar a mobilidade urbana requer, desde logo, a alteração do paradigma da sociedade em que vivemos.

Com efeito, assistimos hoje ao uso excessivo do transporte individual, potenciado por uma política de estacionamento nas cidades pouco eficaz. Ao mesmo tempo — e é bom não esquecer —, o transporte individual potencia, na generalidade das pessoas, o sentimento de maximização da sua liberdade individual.

Ora, como é bem sabido, a nossa liberdade individual deverá estar limitada à liberdade dos outros. Por isso mesmo, quando a nossa liberdade individual interfere com a liberdade colectiva, cabe ao Estado, aos mais diversos níveis, tomar as medidas adequadas que garantam o equilíbrio necessário entre os diferentes valores em jogo.

E é tempo de dizer, com clareza, que o uso de transporte individual é hoje, principalmente nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, mais do que excessivo, abusivo e incompatível para o País.

Vozes do PS: — Muito bem!

A Oradora: — Na verdade, se nada for feito para inverter a tendência de utilização do transporte individual em detrimento do transporte colectivo, o sector dos transportes, entendido no seu conjunto, será responsável, em 2010, pela emissão de 33% das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), representando um aumento de 110%, em relação a 1990. Estes números representam, em relação a 1990, um aumento de 111% de deslocações efectuadas em transporte individual, que têm crescido a um ritmo médio de 5,1%/ano.

Muitas explicações poderíamos dar para a situação a que chegámos, mas quero dizer-vos que há uma que, muitas vezes, ouço e que não posso aceitar: a de que os transportes públicos não funcionam! Esta é uma daquelas «verdades» que nos fomos habituando a ouvir e que vai justificando a utilização, muitas vezes de forma desajustada, do transporte individual.

Se é verdade que muito temos a melhorar no sistema de transportes públicos, em particular na sua articulação, não é menos verdade que se tem vindo a assistir, nos últimos anos, a uma considerável melhoria da quantidade e qualidade da oferta.

Por isso, Sr.^{as} e Srs. Deputados, a alteração do paradigma para uma nova visão estratégica da mobilidade urbana assenta em sermos capazes de assumir o transporte público como uma opção, como a primeira opção, e não como uma solução de recurso para quem não tem alternativa em transporte individual.

Vozes do PS: — Muito bem!

A Oradora: — Outra das críticas que frequentemente ouvimos é a de que os transportes colectivos em Portugal têm um preço demasiado elevado!

Esta é uma crítica que não tem qualquer base de sustentação. Com efeito, o preço dos transportes públicos em Portugal apresenta um dos mais baixos valores a nível europeu. A título de exemplo, posso referir, relativamente ao passe social mensal, que, em Madrid e Barcelona, o título mensal para uma zona custa mais cerca de 47% e 61%, respectivamente, do que o preço do título equivalente na Área Metropolitana de Lisboa; e, se comparamos os preços praticados para o título mensal envolvendo 2, 3 e 4 zonas, em Madrid, Barcelona, Paris, Londres e Berlim, em média, os valores são superiores em 78%, 77% e 86%, respectivamente.

Apesar disso, a estratégia do Governo é, clara e objectivamente, orientada para o estabelecimento de um sistema tarifário integrado e intermodal, nas áreas metropolitanas. A este propósito, gostaria de destacar duas acções tomadas pelo Governo: a criação de condições para a adesão dos diferentes operadores da Área Metropolitana do Porto ao Sistema Integrado Andante e a incorporação neste do tarifário social; e a criação de um grupo de trabalho entre o Governo e todos os operadores da Área Metropolitana de Lisboa, com vista a encontrar, até ao final do ano em curso, as medidas de simplificação e racionalização do sistema tarifário, tendo como objectivo a intermodalidade plena.

Sr.^{as} e Srs. Deputados: É imprescindível que todos tomemos consciência de que a melhoria do serviço prestado pelo transporte colectivo de passageiros é uma condição necessária, mas não suficiente, para aumentar a sua quota de mercado, sendo necessário adoptar medidas de dissuasão do uso do transporte individual.

Applausos do PS.

O patamar de exigência em que nos devemos colocar para potenciar a utilização do transporte público implica a tomada de decisões que, por um lado, garantam a articulação do planeamento do sistema de transportes com os instrumentos de gestão territorial e, por outro, fomentem a intermodalidade.

Muitas destas decisões passam por tomar medidas tendentes a uma gestão eficaz da via pública, desenvolvendo boas práticas, designadamente ao nível da extensão dos corredores Bus e da gestão eficaz do estacionamento, adoptadas noutras cidades europeias, que têm provado ter impacto na transferência modal do transporte individual para o transporte colectivo.

No entanto, apesar de essenciais, muitas destas acções são da responsabilidade das autarquias, a quem cabe promover as intervenções no espaço público. É, pois, urgente desenvolver uma estratégia de mobilidade integrada, que permita potenciar um sistema de transportes colectivos fiável, com qualidade ambiental e financeiramente sustentável.

A articulação e planeamento integrados do sistema de transportes exigem, da parte do Governo, uma reforma profunda, que passa pela reformulação do modelo de Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT) e pela contratualização do serviço público de transportes.

Estes são pilares que transformarão, de forma irreversível, a mobilidade nas áreas metropolitanas.

Quero, contudo, dizer-vos que considero que qualquer reforma — sobretudo, de natureza institucional — sem uma forte base de sustentação técnica e financeira, tendo em conta a realidade territorial e social, estará irreversivelmente destinada ao fracasso.

No passado, assistimos ao anúncio de modelos supostamente portadores de reformas institucionais, que sucumbiram a uma primeira análise mais fina.

As AMT devem funcionar, antes de mais, como entidades responsáveis pelo planeamento e coordenação integrados do serviço de transportes de pessoas em áreas metropolitanas, tendo em conta a necessária coerência das políticas de ordenamento do território, mobilidade e ambiente.

Assim, consideramos que a forma empresarial preconizada pelo Governo anterior — que implica que as próprias Autoridades Metropolitanas de Transportes tenham sido concebidas como sendo, elas próprias, prestadoras de serviços — não se coaduna com o exercício de poderes de autoridade que lhe devem estar cometidos e, por isso mesmo, as AMT terão, no nosso modelo, a natureza de pessoas colectivas de direito público.

Applausos do PS.

Mas, Sr.^{as} e Srs. Deputados, se a reformulação das AMT fosse a simples mudança de natureza jurídico-institucional, a mesma há muito que já estaria pronta.

Mas a reformulação do modelo das AMT deve ter em conta as respectivas bases de sustentação, definindo claramente a alocação de responsabilidades aos níveis administrativos mais adequados para a respectiva assumpção.

Tal implica a concreta definição dos núcleos funcionais relevantes a devolver a essas novas realidades institucionais, organizadoras dos sistemas de mobilidade urbana, assegurando um nível apropriado de representação e participação das autarquias locais, tendo em conta o nível de descentralização administrativa pretendido para tais sistemas.

Assim, definimos que as Autoridades Metropolitanas de Transportes devem ter atribuições e competências que lhes permitam actuar sobre o planeamento e coordenação do serviço de transportes, sobre a definição do sistema tarifário e bilhetética, promovendo a utilização do transporte público, de modo integrado e potenciador da intermodalidade.

No que respeita à composição subjectiva das AMT, defendemos um modelo de composição mista, em que as administrações central e local participem na medida da respectiva assumpção de responsabilidades no sistema de transportes metropolitano.

Em matéria de planeamento e gestão territorial, procurámos encontrar soluções para os desafios da mobilidade à escala metropolitana. Tais soluções passam por assegurar a consagração de instrumentos de planeamento, que estabeleçam directrizes, organizem a mobilidade e assegurem a sua articulação com o ordenamento do território.

Neste sentido, vamos promover, em articulação com a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, a realização de um inquérito geral à mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, que permitirá desenvolver estratégias integradas e concertadas para o sistema de mobilidade, quer ao nível da oferta, estabelecendo redes de transportes intermodais com ofertas e tarifários adequadas à procura efectiva e que serão progressivamente contratualizadas em função das obrigações de serviço público definidas, quer ao nível da procura, desenvolvendo estratégias de ocupação do território que potenciem a maximização da utilização das redes de transporte colectivo.

Ao nível do financiamento, factor essencial para o efectivo funcionamento das AMT, não posso deixar de referir que a anterior consagração de um modelo «empresarial» tinha implícito o recurso a fontes externas para o financiamento do sistema de mobilidade urbana, o que a prazo não seria, de todo, sustentável.

Também não podemos concordar com a formulação agora proposta pelo PCP, em que a única fonte firme de financiamento é o Orçamento do Estado.

Assim, realizámos e actualizámos os estudos que nos permitem saber quanto custa, de facto, o sistema de transportes.

Mais importante: identificámos quais as fontes de financiamento susceptíveis de serem alocadas ao sistema de mobilidade, tendo em conta o universo de receitas públicas relacionadas com este sistema, definindo que deverá presidir ao financiamento do sistema de transportes e mobilidade o princípio da equivalência, por forma a estabelecer uma relação entre custos e benefícios.

Estando concluída a primeira reflexão no âmbito do Governo, já foi solicitado às Câmaras Municipais de Lisboa e do Porto — enquanto principais centros de atracção de fluxos — a designação de representantes com os quais possa ser discutido o modelo. Seguir-se-ão as restantes autarquias, as juntas metropolitanas e os operadores.

Vozes do PS: — Muito bem!

A Oradora: — No que respeita à contratualização de serviços de transporte colectivo de passageiros, importa referir que se trata de matéria que deverá ser contextualizada, tendo em conta o padrão comunitário.

O Sr. Presidente: — Queira concluir, Sr.^a Ministra.

A Oradora: — Concluo de imediato, Sr. Presidente.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, a contratualização será feita de forma progressiva, sustentada e dialogada. Estamos a caminhar nesse sentido e a trabalhar agora com os outros níveis administrativos que têm também competências sobre o território.

Relativamente às questões ambientais, a nível do Governo, foi aprovado o PNAC 2006 (Programa Nacional para as Alterações Climáticas), no qual são contempladas variadíssimas medidas relacionadas com os transportes, quer renovações de frota quer uma política que tem a ver com a valorização energética e ambiental do material circulante, mas que também aposta forte em políticas que promovam a transferência do transporte individual para o transporte colectivo. Na realidade, temos de actuar conjuntamente nessas duas perspectivas: na melhoria energética e na transferência para o transporte colectivo.

Mas, Sr.^{as} e Srs. Deputados, não falemos só de infra-estruturas. Quero, acima de tudo, sublinhar o esforço que tem vindo a ser efectuado pelo Governo e pelos operadores públicos de transporte para melhorar fortemente, por um lado, a coordenação de horários e tarifária e, por outro lado, a performance de cada um dos nossos serviços, nomeadamente a nível da fiabilidade e da pontualidade.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Se a mobilidade é um factor estratégico para o desenvolvimento económico e social do País, cabe-nos a todos assumir um papel proactivo nos vários sectores e níveis de actuação para uma mudança de paradigma da nossa mobilidade colectiva.

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

A Oradora: — Para além das responsabilidades a nível institucional, podemos anunciar, desde já, a

nossa mudança de paradigma individual. E convido todos os Srs. Deputados a, a partir de hoje, efectuarem, sempre que possível, as vossas deslocações em transporte colectivo.

Vozes do PSD e do CDS-PP: — E o Governo também!

A Oradora: — A nível institucional, contamos, como sempre, com a colaboração desta Câmara. O Governo está determinado a executar o seu trabalho!

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente:** — Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, concluído o debate da interpelação n.º 8/X, sobre política de transportes e de mobilidade (Os Verdes), vamos entrar no período regimental de votações.

Antes de mais, vamos proceder à verificação do quórum, utilizando o cartão electrónico.

Chamo a atenção dos Srs. Deputados que não conseguirem utilizar os meios electrónicos para assinalar a sua presença de que terão de registá-la, por escrito, na folha que os serviços têm à sua disposição.

Pausa.

Srs. Deputados, o quadro electrónico regista 197 presenças, a que há que somar a de 10 Srs. Deputados que assinalaram manualmente a respectiva presença, o que totaliza 207 presenças, pelo que temos quórum de deliberação.

Vamos começar por votar o projecto de resolução n.º 141/X — Viagem do Presidente da República à República Federal da Alemanha (Presidente da AR).

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Segue-se a votação do voto n.º 57/X — De pesar pelo falecimento do ex-Deputado do PS João Silva (PS).

Antes, porém, tem a palavra a Sr.^a Secretária para proceder à respectiva leitura.

A Sr.^a **Secretária** (Celeste Correia): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, o voto é do seguinte teor:

A morte levou João Silva cedo demais. Faleceu em Luanda aos 58 anos de idade, sucumbindo à ultima batida do seu coração.

Natural de Matosinhos, onde nasceu em 15 de Junho de 1948, era empresário de profissão e militante socialista por opção cívica.

A causa pública leva-o muito jovem a dedicar-se à militância política, aderindo ao Partido Socialista após a Revolução de Abril.

Integrou vários órgãos dirigentes do PS e foi Presidente da Comissão Política Concelhia de Matosinhos.

Foi Deputado na Assembleia da República na I Legislatura, eleito pelo círculo eleitoral do Porto.

Como autarca, foi membro da Assembleia Municipal de Matosinhos e da Assembleia de Freguesia da Senhora da Hora.

Foi no poder local que encontrou a sua maior motivação política e a sua vida ficou marcada pela sua dedicação ao aprofundamento e afirmação da democracia local.

Neste seu percurso e nesta qualidade de autarca, esteve na génese da fundação da ANAFRE, tendo presidido ao seu congresso fundador no Porto. Na sequência deste 1.º congresso, foi membro do conselho directivo da ANAFRE.

Homem simples, generoso, sempre disponível para ajudar os outros, João Silva foi um cidadão empenhado na causa pública, pautando a sua vida na dedicação à defesa dos valores em que acreditava.

Pelo seu carácter de lealdade, de respeito pelo seu semelhante e pelo seu espírito de tolerância, marcou de forma profunda todos aqueles que com ele conviveram.

João Silva foi um homem bom, que os amigos e aqueles que o conheceram recordarão com saudade.

A Assembleia da República manifesta o seu pesar pelo falecimento de João Silva e apresenta à sua família as sentidas condolências.

O Sr. **Presidente:** — Srs. Deputados, vamos proceder à votação do voto.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Pedia que respeitássemos 1 minuto de silêncio por este nosso antigo colega.

A Câmara guardou, de pé, 1 minuto de silêncio.

Srs. Deputados, vamos passar à apreciação do voto n.º 56/X — De protesto pela detenção de cidadãos sem acusação no campo prisional de Guantánamo e apelando ao seu encerramento (BE). Cada grupo parlamentar disporá de 2 minutos para intervir.

Tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Rosas.

O Sr. **Fernando Rosas** (BE): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O voto que propomos fala por si e pede escasso comentário. Guantánamo é uma vergonha para a consciência de todas as mulheres e homens livres do mundo.

Há quatro anos que, em clara violação do direito internacional e do direito do seu próprio país, a Administração norte-americana mantém presos e incomunicáveis cerca de 450 detidos de várias nacionalidades: sem culpa formada, sem direito de defesa, sujeitos alegadamente a violências e torturas, subtraídos às normas da Convenção de Genebra e arriscando-se a julgamentos sumários por tribunais militares ilegalmente designados pelo próprio Governo norte-americano.

Limitamo-nos, portanto, a propor que esta Assembleia reaja e junte a voz do seu protesto às de outros parlamentos europeus, à do Conselho da Europa, à da Comissão dos Direitos Humanos da ONU, à de praticamente todas as organizações de defesa dos direitos fundamentais, exigindo o encerramento de Guantánamo e o respeito pelo direito internacional e pelos direitos humanos.

A questão é, para nós, simples e meridiana: se não denunciarmos Guantánamo sem tibiezas, se não denunciarmos Guantánamo sem «mas», como constatamos por parte de certos políticos da direita, seremos nós próprios também Guantánamo.

Applausos do BE.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado José de Matos Correia.

O Sr. **José de Matos Correia** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. ^{as}s. e Srs. Deputados: Há relativamente pouco tempo, em Fevereiro deste ano, esta Assembleia aprovou um voto, da iniciativa do Partido Socialista, com os votos favoráveis do PSD e com os votos contra do BE, sobre Guantánamo.

Nele dava-se a concordância da Assembleia da República ao voto aprovado no Parlamento Europeu, em Fevereiro de 2006, voto esse que solicitava expressamente à Administração norte-americana o encerramento do centro de detenção de Guantánamo, condenavam-se todas as formas de torturas e maus tratos e reiterava-se a necessidade de lutar contra o terrorismo contemporâneo.

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

O **Orador**: — Portanto, quanto a Guantánamo, a posição da Assembleia da República é inequívoca — e, curiosamente, este voto da Assembleia da República não é citado pelo Bloco de Esquerda.

O Sr. **Luís Marques Guedes** (PSD): — Vai lá saber-se porquê?!...

O **Orador**: — O Bloco de Esquerda, no entanto, no que diz respeito aos Estados Unidos, nunca fica satisfeito. Alimenta-se de uma espécie de obsessão anti-americana e, por isso, tem de voltar sempre aos mesmos assuntos, mesmo quando já estão resolvidos.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Fernando Rosas** (BE): — Seja original!

O **Orador**: — É nessa linha que este voto tem de ser entendido.

Por isso, para que não fiquem dúvidas, votaremos contra o voto, e fazemo-lo com a consciência tranquila de quem já tomou a sua posição inequívoca na aprovação do voto em Fevereiro passado.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O **Orador**: — E votamos contra todo o texto do voto, porque não somos nem ingénuos nem distraídos, somos bem capazes de identificar o fio condutor que perpassa por todo o seu texto, desde o preâmbulo às justificações, desde o título ao texto dispositivo.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O **Orador**: — Mas fiquei intrigado com esta obsessão do Bloco de Esquerda pelos votos contra os Esta-

dos Unidos e fui fazer uma análise estatística. Descobri que, desde a VIII Legislatura, o Bloco de Esquerda já apresentou 44 votos nesta Assembleia, 30 foram sobre política externa e, destes, quase metade foram para condenar Estados ocidentais, em particular os Estados Unidos e Israel. Curiosa obsessão!...

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

O Orador: — É pena que não se preocupem em apresentar votos contra o Irão, contra Cuba ou contra, por exemplo, o lançamento de mísseis pela Coreia do Norte!

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

É por isso que, nestas ocasiões — e desculpar-me-ão os Srs. Deputados do Bloco de Esquerda —, tenho sempre de dizer a mesma coisa: em matéria de direitos humanos, nós, PSD, não recebemos lições de ninguém, muito menos de VV. Ex.^{as}, como é óbvio.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Fernando Rosas** (BE): — Olhe que não!...

O Orador: — É que, ao contrário de VV. Ex.^{as}, sabemos identificar bem onde estão, com os defeitos que todos temos, os verdadeiros defensores dos avanços civilizacionais, dos direitos humanos e da democracia e onde estão os seus verdadeiros adversários.

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

O Orador: — Por isso, o Bloco de Esquerda pode ter uma certeza muito liminar da nossa parte: a de que tem todo o direito, tem toda a legitimidade (que nós reconhecemos e pela qual nos bateremos sempre) de, nesta Assembleia, apresentar os votos que bem entender.

O Sr. **Fernando Rosas** (BE): — Ainda bem que nos deixam! Eu estava a pensar que não deixavam!...

O Orador: — Não, Sr. Deputado Fernando Rosas! Aliás, quero saudar o seu regresso ao Parlamento, embora sempre para estes diálogos sobre Guantánamo.

Risos do CDS-PP.

Ouça tudo, Sr. Deputado! Até estava a dizer que tudo faremos para defender o direito que VV. Ex.^{as} têm para apresentar votos.

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

O Orador: — Mas, no que de nós depende — e vou terminar, Sr. Presidente —, uma certeza também poderão ter: nunca instrumentalizarão a Assembleia da República para atacar os nossos aliados, sobretudo aqueles que são das mais velhas democracias do mundo e dos nossos mais fiéis aliados.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Helder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: De facto, este voto traz uma «roupagem» maoísta — têm todos a mesma talha, o mesmo estilo, a mesma cor...

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — É a repetição de tantos outros!

Protestos do BE.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Guantánamo tem um contexto, que a esquerda e a extrema-esquerda recusa conhecer e aceitar.

O Sr. **Fernando Rosas** (BE): — Contexto?!

O Orador: — O 11 de Setembro — é esse o contexto —, data a partir da qual o mundo está em guerra, uma guerra diferente, que tem de ter necessariamente respostas diferentes.

Os terroristas não se enquadram em nenhuma das tradicionais definições de guerra. Combatem sem uniforme, escolhem civis como alvo, não tem Estado nem território sobre o qual possa exercer represálio e não respeitam regras do direito internacional.

Vozes do CDS-PP: — Bem lembrado!

O Orador: — Sobre tudo isto, nunca vimos nem ouvimos uma só palavra da esquerda e da extrema-esquerda.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Quanto a Guantanamo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, entendamo-nos sobre três pontos.

Primeiro, nunca defendemos Guantanamo e condenamos todas as formas de violação dos direitos humanos,...

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — ... seja por quem for e não selectivamente, como por vezes parece ser doutrina do Bloco de Esquerda, que defende um conceito de direito internacional muito peculiar,...

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — ... diferente do resto do mundo, o que impossibilita acompanhamos a votação no ponto três do voto.

Segundo, estamos, estivemos e sempre estaremos com todos os nossos aliados, nomeadamente com os Estados Unidos da América,...

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — ... na luta, sem reservas nem cedências, contra o terrorismo e a barbárie sem rosto nem causa que mata inocentes. Isto, sim, verdadeira defesa dos Direitos do Homem.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Terceiro, confiamos no princípio da não ingerência nos assuntos internos dos nossos aliados, que reclamamos para Portugal.

Ao contrário de regimes há bem pouco tempo defendidos pelo Bloco de Esquerda — e já aqui foram citados vários, nomeadamente Cuba —, falamos de países que possuem instituições democráticas que fiscalizam a acção e o cumprimento da lei por parte dos órgãos executivos.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — É o caso do Supremo Tribunal de Justiça dos EUA, que hoje VV. Ex.^{as} invocam despudoradamente.

Na verdade, têm memória curta. Há três meses, quando foram nomeados novos juízes, a esquerda radical da Europa praticamente acusava os EUA da constituição de um tribunal fascista.

Applausos do CDS-PP.

Hoje, invocam essa saudável decisão liberal no vosso voto. É tão habitual como panfletária e demagógica a política inconsciente do Bloco de Esquerda.

Para tal, não contem connosco. O respeito pelo princípio da não ingerência na defesa dos direitos humanos e o combate ao terrorismo são matérias demasiadamente sérias para a habitual demagogia do Bloco de Esquerda.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Orador: — Por isso, Sr. Presidente, solicitamos a votação separada do ponto 3, e votaremos favoravelmente apenas o ponto 2.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Abílio Dias Fernandes.

O Sr. **Abílio Dias Fernandes** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, a prisão de Guantánamo não é só uma questão interna dos EUA, está directamente relacionada com os voos da CIA pela Europa.

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

O **Orador**: — Na semana passada, o Conselho da Europa condenou, com uma larguíssima maioria, as detenções secretas e as transferências ilegais sob a responsabilidade da CIA. Muitos destes voos estão directamente relacionados com a prisão de Guantánamo.

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

O **Orador**: — Sobre estas detenções, o relatório do Conselho da Europa afirma claramente que em Guantánamo estão presas algumas centenas de pessoas sem quaisquer garantias e ao arrepio do primado do Direito, condena vivamente este estado se coisas e solicita aos EUA que ponham fim a esta situação.

Lamentavelmente, o Governo português não conseguiu apurar a identificação de tantos voos que passaram pelo nosso país e que foram denunciados.

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

O **Orador**: — E, lamentavelmente, o Partido Socialista obstruiu que houvesse uma nova audição, por solicitação do PCP, sobre esta grave questão que tem a ver com o nosso Portugal.

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

O **Orador**: — Há assim fortes razões, de ordem internacional e na defesa dos Direitos do Homem, para que o PCP condene a existência e os processos adoptados na prisão de Guantánamo, sob a responsabilidade dos EUA.

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Francisco Madeira Lopes.

O Sr. **Francisco Madeira Lopes** (Os Verdes): — Sr. Presidente, o Partido Ecologista Os Verdes vai votar favoravelmente este voto, em coerência com a postura que já adoptou em 24 de Fevereiro de 2006. E vai fazê-lo sem qualquer problema, porque, de facto, Guantánamo é uma vergonha que insulta o direito internacional. Entendemos que, sempre que qualquer acto viole o direito internacional e os direitos humanos, é legítimo que os povos e que os parlamentos se levantem e condenem esses mesmos actos.

Gostaria ainda de dizer que, apesar de considerarmos positivo e um passo importante que o acórdão do Supremo Tribunal dos EUA venha a considerar também os tribunais militares ilegais naquela situação, infelizmente, isso não quer dizer que tenha havido alterações. Com efeito, as violações de direitos humanos já se mantêm há quatro anos, e a situação já era igualmente grave. Por isso, este acórdão não veio alterar muita coisa.

De qualquer maneira, vamos votar favoravelmente o voto. E vamos votá-lo ainda com mais convicção depois de termos ouvido as intervenções das bancadas da direita.

Não há dúvida que qualquer grupo parlamentar tem todo o direito de apresentar os votos que entender, como também não há dúvida que qualquer grupo parlamentar tem todo o direito de se pronunciar e votar a favor, contra ou abster-se relativamente a esses mesmos votos. Mas não podemos deixar de ficar surpreendidos com os conceitos de direito internacional e direitos humanos, como se houvesse Estados que têm mais legitimidade para algumas coisas do que outros, simplesmente porque são nossos aliados, ou nossos amigos, ou democracias muito antigas.

Protestos do CDS-PP.

Como dissemos em Fevereiro deste ano, e voltamos a repetir, o Parlamento português deve apoiar as posturas de todos os Estados que sejam condicentes com o direito internacional e respeitadoras dos direitos humanos, venham elas de onde vierem,...

Protestos do CDS-PP.

... e condenar todas as posturas de todos os Estados que vão contra esses mesmos direitos.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Portanto, Srs. Deputados, quando aparecer um voto relativamente a posturas de outros Estados, sabermos condenar. Não temos qualquer problema, por exemplo, em condenar os ensaios nucleares que a Coreia do Norte, aparentemente, terá lavado a cabo. Mas também não esquecemos que, no panorama internacional, há outros Estados que têm poder bélico de destruição maciça, como é o caso dos EUA, por exemplo. Também somos contra isso!

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Somos pela desnuclearização a nível militar e a nível civil em todos os Estados. Não tratamos uns Estados, porque são nossos aliados, de uma maneira, e outros, porque não nos interessam, de outra.

Isto é que é coerência, Srs. Deputados!

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

O Sr. **José Vera Jardim** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, ao longo dos últimos anos, o PS tem criticado várias vezes um conjunto de instrumentos, formas e métodos usados, sobretudo, nos últimos anos e integrados na chamada luta contra o terrorismo. Digo luta porque não usamos o termo guerra. O Sr. Deputado José de Matos Correia, aliás, lembrou-o há pouco, ao recordar o voto sobre Guantánamo que ainda há meses aprovámos nesta Assembleia.

Entendemos que as sociedades democráticas que aceitam o direito como o supremo regulador das relações sociais, a nível interno e no direito internacional, estão hoje colocadas perante gravíssimos desafios, e consideramos que não podemos ficar quietos. Há que aperfeiçoar métodos de luta contra o terrorismo internacional. Mas devemos fazê-lo aperfeiçoando, sobretudo, a cooperação policial, dos serviços de informações, das autoridades judiciais, entre todos os países, de que, aliás, vai dando exemplo — sobretudo a partir do exercício do mandato pelo Comissário Dr. António Vitorino — a Europa, até há poucos anos praticamente quieta, com grandes dificuldades em pôr de pé métodos de cooperação, de luta contra o terrorismo internacional.

Pensamos que colocar estas questões entre americanismo e antiamericanismo só serve para baralhar os dados do problema.

Vozes do PS: — Muito bem!

O **Orador**: — Vários países têm cometido infracções ao direito internacional, não é um monopólio dos EUA, sobretudo quando sentem na pele o fenómeno do terrorismo. Mas nós devemos continuar, com o melhor da inteligência americana, dos tribunais americanos e das vozes mais saudáveis dos Estados Unidos da América, a defender que só ganharemos a luta contra o terrorismo internacional mantendo os nossos direitos, as nossas liberdades, as nossas garantias, mantendo o essencial das nossas Constituições e do direito convencional dos direitos humanos. De outra forma, seremos vencidos pelo terrorismo. É isto que temos dito aqui, várias vezes, no Parlamento Europeu e também, há semanas, na Assembleia Parlamentar do Conselho da Europa.

Criticamos Guantánamo. Ele é, de entre esses vários fenómenos, porventura, o pior «buraco negro», que não contribui para o prestígio que tanto afirmamos das nossas civilizações e dos nossos Estados de direito democrático. Temos de dar o exemplo perante aqueles que os querem atacar, que querem atacar o coração dos direitos, liberdades e garantias que são o cerne da nossa civilização.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^{as} e Srs. Deputados, o Grupo Parlamentar do CDS-PP pede a votação em separado dos três pontos da parte conclusiva deste voto. Pergunto, pois, se há alguma objecção.

Pausa.

Não havendo objecções, vamos passar à votação do ponto n.º 1 das conclusões do voto n.º 56/X — De protesto pela detenção de cidadãos sem acusação no campo prisional de Guantánamo e apelando ao seu encerramento (BE).

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, podemos votar em conjunto os pontos n.^{os} 1 e 3 das

conclusões.

O Sr. **Presidente**: — Muito bem, Srs. Deputados, vamos então votar conjuntamente os n.^{os} 1 e 3 das conclusões do voto n.^o 56/X.

Submetidos à votação, foram aprovados, com votos a favor do PS, do PCP, do BE e de Os Verdes e votos contra do PSD, do CDS-PP e de um Deputado do PS.

São os seguintes:

1. Apela à Administração dos Estados Unidos da América para que encerre o campo prisional da Baía de Guantánamo e defende que todos os prisioneiros, independentemente das razões invocadas para a sua detenção, devem ser tratados em conformidade com o respeito pelos direitos humanos e as convenções internacionais sobre prisioneiros e tortura, devendo ter direito a um julgamento por um tribunal independente e imparcial;

3. Defende que o combate ao terrorismo internacional só pode ser bem sucedido nos seus propósitos se for feito de acordo com o direito internacional e no respeito pelos direitos humanos.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos, agora, votar o ponto n.^º 2 da conclusão do mesmo voto n.^º 56/X.

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

É o seguinte:

2. Condena todas as formas de tortura e tratamento abusivo dos prisioneiros, em qualquer circunstância e em todos os países, reforçando a necessidade de cumprir a lei internacional;

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, vamos agora proceder à votação, na generalidade, do projecto de lei n.^º 48/X — Regime jurídico do mergulho desportivo (PCP).

Submetido à votação, foi rejeitado, com votos a favor do PCP, do BE e de Os Verdes, votos contra do PS e abstenções do PSD e do CDS-PP.

Vamos votar, também, na generalidade, a proposta de lei n.^º 80/X — Aprova a Lei de Bases da Actividade Física e do Desporto.

Submetida à votação, foi aprovada, com votos a favor do PS, votos contra do PSD e do PCP e abstenções do CDS-PP, do BE e de Os Verdes.

Sr. Deputado José Luís Arnaut, pede a palavra para que efectue?

O Sr. **José Luís Arnaut** (PSD): — Sr. Presidente, para informar a Mesa que irei apresentar uma declaração de voto.

O Sr. **Presidente**: — Fica registado, Sr. Deputado.

Sr. Deputado Maximiano Martins, pede a palavra para que efectue?

O Sr. **Maximiano Martins** (PS): — Sr. Presidente, para declarar que a Deputada Maria Júlia Caré, o Deputado Ricardo Freitas e eu próprio vamos fazer, de imediato, a entrega na Mesa de uma declaração de voto.

O Sr. **Presidente**: — Fica também registado, Sr. Deputado.

Srs. Deputados, este diploma baixa à 8.^a Comissão.

Segue-se a votação, na generalidade, da proposta de lei n.^º 79/X — Prorroga, por um período não superior a três anos, o prazo de vigência das medidas preventivas de ocupação do solo na área prevista de localização do novo aeroporto de Lisboa, relativamente às áreas definidas nos quadros A e B anexos ao Decreto n.^º 31-A/99, de 20 de Agosto.

Submetida à votação, foi aprovada, com votos a favor do PS, do PCP, do CDS-PP, do BE e de Os Ver-

des e a abstenção do PSD.

Srs. Deputados, a proposta de lei baixa à 9.^a Comissão.

Vamos agora proceder à votação final global do texto final, apresentado pela Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo ao projecto de lei n.º 230/X — Estabelece os termos e as condições de instalação em território nacional de bancos de provas de armas de fogo e suas munições, desde que de uso civil (PS).

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Seguidamente, vamos proceder à votação final global do texto final, apresentado pela Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, relativo ao projecto de lei n.º 231/X — Estabelece o regime especial de aquisição, detenção, uso e porte de armas de fogo e suas munições e acessórios, destinadas a práticas desportivas e de colecionismo histórico-cultural (PS).

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Srs. Deputados, votamos agora um requerimento, apresentado pelo PS, de adiamento para o próximo dia 20 de Julho das votações na especialidade e final global da proposta de lei n.º 75/X — Altera a Lei de Programação Militar.

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

A Sr. Secretária agora vai dar conta de três pareceres da Comissão de Ética.

A Sr.^a **Secretária** (Celeste Correia): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, de acordo com o solicitado pelo 1.º Juízo Criminal de Lisboa, Processo n.º 608/02.0 — TAVFR-C, a Comissão de Ética decidiu emitir parecer no sentido de autorizar o Sr. Deputado Costa Amorim (PS) a prestar depoimento por escrito, como testemunha, no âmbito dos autos em referência.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está em apreciação.

Pausa.

Não havendo pedidos de palavra, vamos votar.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

A Sr.^a **Secretária** (Celeste Correia): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, de acordo com o solicitado num processo provindo do 5.º Juízo do Tribunal de Instrução Criminal de Lisboa, Processo n.º 86/06 — Diversos, a Comissão de Ética decidiu emitir parecer no sentido de autorizar a Sr.^a Deputada Ana Manso (PSD) a prestar declarações por escrito, como arguida, no âmbito dos autos em referência.

É de referir ainda, Sr. Presidente, que o parecer foi aprovado, com votos a favor do PS, do PSD e do CDS-PP e a abstenção do PCP, registando-se a ausência do BE, em reunião realizada em 5 de Julho de 2006.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está em apreciação.

Pausa.

Não havendo pedidos de palavra, vamos votar.

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

A Sr.^a **Secretária** (Celeste Correia): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, a solicitação do Tribunal de Instrução Criminal de Judicial de Coimbra, Processo n.º 237/06.9 — TACBR, a Comissão de Ética decidiu emitir parecer no sentido de autorizar o levantamento da imunidade parlamentar para efeitos de constituição e interrogatório como arguido, por depoimento escrito, do Sr. Deputado Victor Baptista (PS).

Este parecer, Sr. Presidente, foi aprovado com os votos a favor do PS, do PCP, do PSD e do CDS-PP, registando-se a ausência do BE, em reunião realizada em 5 de Julho de 2006.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está em apreciação.

Pausa.

Não havendo pedidos de palavra, vamos votar.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.

Srs. Deputados, concluímos os nossos trabalhos.

A próxima reunião plenária realizar-se-á amanhã, dia 7, às 10 horas, tendo como ordem do dia a apreciação do Relatório de Orientação da Política Orçamental, o debate, na generalidade, da proposta de lei n.º 77/X — Aprova as Grandes Opções do Plano para 2007, e um debate de urgência, requerido pelo Grupo Parlamentar do PCP, sobre a política de combate à corrupção.

Está encerrada a sessão.

Eram 18 horas e 50 minutos.

Declaração de voto enviada à Mesa, para publicação, relativa à votação do voto n.º 56/X.

Votei contra a proposta apresentada pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda por razões procedimentais e não de substância. Mas razões procedimentais relevantes. O Parlamento aprovou em Março passado uma resolução sobre este tema, que se me afigura traduzir um consenso razoável e alargado, em consonância com o que tem sido a posição diplomática do Estado português e em sintonia com as tomadas de posição das instituições da União Europeia.

Não me parece saudável atrelar este Parlamento, em matéria de tão fundamental importância, a iniciativas de um grupo parlamentar que representa uma franja muito minoritária e que pretende reiteradamente ganhar perfil através do ataque sistemático às linhas estruturantes do consenso nacional sobre política externa sedimentada após a Revolução de Abril.

O Deputado do PS, José Lamego.

Declarações de voto enviadas à Mesa, para publicação, relativas à votação da proposta de lei n.º 80/X.

O Governo apresentou à Assembleia da República uma proposta de lei relativa à Lei de Bases da Actividade Física e do Desporto, a proposta de lei n.º 80/X.

A proposta em questão mereceu o voto favorável, em votação na generalidade, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista. Porém, os Deputados signatários, eleitos pelo círculo eleitoral da Madeira pelo PS, têm reservas substantivas relativas à proposta do Governo. Tais reservas poderiam conduzir a um voto de natureza diversa da do Grupo Parlamentar do PS. A disciplina de voto existente no grupo parlamentar e o compromisso de que, em sede de especialidade, os signatários têm liberdade para apresentar as propostas de modificação que entendem dever subscrever levam os signatários a um voto favorável — satisfeito este pressuposto.

A posição de reserva dos signatários tem, no essencial, a ver com os seguintes aspectos:

1. Não é aceitável a formulação com que surge na proposta o princípio da continuidade territorial.

Para o PS-Madeira este é um princípio nuclear que reconhece a característica de descontinuidade geográfica da Região Autónoma da Madeira relativamente a Portugal continental e, consequentemente, a necessidade de medidas de discriminação positiva tendentes a ultrapassar as restrições decorrentes da sua condição de pequena economia insular.

No debate europeu este argumento tem equivalência no conceito de «ultraperiferia» que Portugal tem defendido com firmeza.

Não é esse o entendimento subjacente à proposta governamental. O Governo opta por um conceito mais abrangente denominado de «princípio da coesão» (artigo 4.º da proposta), segundo o qual «o desenvolvimento da actividade física e do desporto é realizado de forma harmoniosa e integrada, no respeito pela continuidade territorial, com vista a combater as assimetrias regionais e a contribuir para a inserção social e a coesão nacional».

De igual modo entendem membros do grupo parlamentar que o conceito de «coesão» não só é aceitável como é mais rico do que o princípio da continuidade territorial em si mesmo.

Não partilhamos da análise dos nossos camaradas, não no plano teórico mas na óptica da relevância política. Por isso, manteremos a posição de, em sede de especialidade, fazer consagrar de forma expressa o princípio da continuidade territorial. Tal princípio deve ser expresso de forma conjugada, na posição do PS-Madeira, com o princípio da responsabilidade, o que nos diferencia das posições públicas dos dirigentes

do PSD-Madeira e da prática política do seu governo.

2. Entendem, ainda, os signatários que deve ser encontrado um entendimento estável sobre a adequação da arquitectura da presente proposta de lei quanto à sua abrangência, tendo em conta as competências que, não sendo de reserva de competência da Assembleia da República, são reconhecidas às regiões autónomas, tendo consagração nos respectivos estatutos político-administrativos.

A sensibilidade constitucional desta matéria aconselha a algumas prudências ao legislador, tarefa que os trabalhos em sede de especialidade podem igualmente clarificar.

3. Outros aspectos deverão ser clarificados nos trabalhos em comissão especializada, sendo menos relevantes para efeitos da posição de fundo dos signatários, a saber: tratamento a dar ao antigo artigo 17.º da Lei de Bases do Desporto de 2004 (secção «Organização pública desportiva», artigo «Regiões Autónomas») e possibilidade de apoios à formação desportiva.

Os Deputados do PS, *Maximiano Martins — Maria Júlia Caré — Ricardo Freitas.*

Por razões de disciplina partidária votei contra a proposta de lei de bases do desporto.

Quero, no entanto, ressalvar que a proposta de lei de bases do desporto votada contempla e integra propostas com as quais me identifico e que defendi e defendo.

Existem, contudo, normas que necessitam de um maior debate e aprofundamento em sede de especialidade.

Acredito que, no decorrer da discussão na especialidade, esse aprofundamento possa ser feito, de modo a esta proposta de lei ser verdadeiramente estruturante para o desporto português.

O Deputado do PSD, *José Luís Arnaut.*

Srs. Deputados que entraram durante a sessão:

Partido Socialista (PS):

António Manuel de Carvalho Ferreira Vitorino
Joaquim Augusto Nunes Pina Moura
Luís Miguel Morgado Laranjeiro
Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro
Maria Teresa Filipe de Moraes Sarmento Diniz

Partido Social Democrata (PSD):

António Alfredo Delgado da Silva Preto
Carlos Jorge Martins Pereira
José Eduardo Rego Mendes Martins
José Luís Fazenda Arnaut Duarte
Luís Miguel Pais Antunes
Miguel Bento Martins da Costa de Macedo e Silva
Rui Manuel Lobo Gomes da Silva
Sérgio André da Costa Vieira

Partido Comunista Português (PCP):

Francisco José de Almeida Lopes
Maria Odete dos Santos

Partido Popular (CDS-PP):

António de Magalhães Pires de Lima
Paulo Sacadura Cabral Portas

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

Partido Socialista (PS):

João Barroso Soares
Marcos da Cunha e Lorena Perestrello de Vasconcellos
Maria Antónia Moreno Areias de Almeida Santos
Maria Odete da Conceição João

Partido Social Democrata (PSD):

António Joaquim Almeida Henriques
Jorge Tadeu Correia Franco Morgado
Luís Álvaro Barbosa de Campos Ferreira

Partido Comunista Português (PCP):

José Batista Mestre Soeiro

Srs. Deputados que faltaram à sessão:

Partido Socialista (PS):

Carlos Alberto David dos Santos Lopes
Pedro Manuel Farmhouse Simões Alberto

Partido Social Democrata (PSD):

Carlos António Páscoa Gonçalves
Domingos Duarte Lima
Mário Henrique de Almeida Santos David
Paulo Artur dos Santos Castro de Campos Rangel
Pedro Augusto Cunha Pinto

Srs. Deputados que faltaram à verificação do quórum de deliberação (n.º 29 da Resolução n.º 77/2003, de 11 de Outubro).

Partido Social Democrata (PSD):

Carlos Alberto Silva Gonçalves

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL