



DIÁRIO

da Assembleia da República

XII LEGISLATURA

4.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2014-2015)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 11 DE FEVEREIRO DE 2015

Presidente: Ex.^{ma} Sr.^a [Maria da Assunção Andrade Esteves](#)

Secretários: Ex.^{mos} Srs. [Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco](#)
[Rosa Maria da Silva Bastos de Horta Albernaz](#)

SUMÁRIO

A Presidente declarou aberta a sessão às 15 horas e 5 minutos.

Deu-se conta da apresentação dos projetos de lei n.º 771 a 775/XII (4.ª) e dos projetos de resolução n.ºs 1251 a 1256/XII (4.ª).

Na abertura do debate da interpelação n.º 20/XII (4.ª) — Sobre destruição da oferta pública de transportes (BE), usaram da palavra a Deputada [Mariana Mortágua](#) (BE) e o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações (Sérgio Monteiro). Seguiram-se no uso da palavra, a diverso título, além daqueles oradores e do Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares (Luís Marques Guedes), os Deputados [Carina Oliveira](#) (PSD),

[Helena Pinto](#) (BE), [Odete Silva](#) (PSD), [João Paulo Correia](#) (PS), [Bruno Dias](#) (PCP), [Luís Fazenda](#) (BE), [Heloísa Apolónia](#) (Os Verdes), [Cecília Honório](#) (BE), [Jorge Machado](#) (PCP), [Altino Bessa](#) (CDS-PP), [Afonso Oliveira](#) (PSD), [Paulo Campos](#) (PS), [Rui Paulo Figueiredo](#) (PS), [Rui Barreto](#) (CDS-PP), [Hélder Amaral](#) (CDS-PP), [Ana Paula Vitorino](#) (PS) e [Paulo Cavaleiro](#) (PSD).

No encerramento do debate, proferiram intervenções o Deputado [Pedro Filipe Soares](#) (BE) e o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

A Presidente encerrou a sessão eram 17 horas e 47 minutos.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, Sr. Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares, Sr.^a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações — a quem a Mesa cumprimenta —, Srs. Jornalistas, está aberta a sessão.

Eram 15 horas e 5 minutos.

Srs. Agentes da autoridade, podem abrir as galerias.

Como todos sabem, a ordem do dia de hoje consiste numa interpelação ao Governo, a interpelação n.º 20/XII (4.^a) — Sobre destruição da oferta pública de transportes, da iniciativa do Bloco de Esquerda.

Antes de darmos início ao debate, vou dar a palavra ao Sr. Secretário, Deputado Duarte Pacheco, para ler o expediente.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Secretário** (Duarte Pacheco): — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados, deram entrada na Mesa, e foram admitidas pela Sr.^a Presidente, os projetos de lei n.ºs 771/XII (4.^a) — Procede à oitava alteração da Lei n.º 25/2006, de 30 de junho, visando um regime sancionatório mais equitativo nas situações de incumprimento do pagamento de taxas de portagem em infraestruturas rodoviárias (PS), que baixa às 1.^a e 6.^a Comissões, 772/XII (4.^a) — Altera o Código Penal, cumprindo o disposto na Convenção do Conselho da Europa para a proteção das crianças contra a exploração sexual e os abusos sexuais (Convenção de Lanzarote) (PS), que baixa à 1.^a Comissão, 773/XII (4.^a) — Procede à quinta alteração ao Decreto-Lei n.º 113/2011, de 29 de novembro, determinando a isenção do pagamento de taxas moderadoras a crianças e jovens até aos 18 anos (PS), que baixa à 9.^a Comissão, 774/XII (4.^a) — Primeira alteração à Lei n.º 5/2011, de 2 de março, que aprova a Lei das Ordens Honoríficas Portuguesas, integrando a Ordem de Camões no âmbito das Ordens Nacionais (PS), que baixa à 1.^a Comissão, e 775/XII (4.^a) — Estabelece o regime jurídico da atividade de guarda-noturno (PSD e CDS-PP).

Deram também entrada na Mesa os projetos de resolução n.ºs 1251/XII (4.^a) — Anula o concurso público para a subconcessão da Metro do Porto, SA (BE), 1252/XII (4.^a) — Anula o processo de concurso público para a subconcessão da STCP — Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA (BE), 1253/XII (4.^a) — Pela suspensão das demolições nas ilhas-barreira da ria Formosa (PCP), que baixa à 11.^a Comissão, 1254/XII (4.^a) — Em defesa do caminho-de-ferro nacional — pela reunificação e gestão integrada da ferrovia, contra a sua liquidação e desmembramento (PCP), que baixa às 5.^a e 6.^a Comissões, 1255/XII (4.^a) — Pela manutenção da gestão pública das empresas Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP) e Metro do Porto (Os Verdes) e 1256/XII (4.^a) — Programa nacional de valorização e alargamento da rede pública do ensino artístico especializado (PCP).

É tudo, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente**: — Vamos dar início ao debate que, como anunciei, consiste na interpelação n.º 20/XII (4.^a) — Sobre destruição da oferta pública de transportes, da iniciativa do Bloco de Esquerda.

Para abrir o debate, dou a palavra, para uma intervenção, à Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Ao Governo já pouco mais resta do que a teimosia e o autoritarismo. A escassos meses de acabar o seu mandato e contra a opinião quase unânime da sociedade portuguesa lança-se numa correria contra o tempo para entregar a TAP, a manutenção da ferrovia e os transportes coletivos de Lisboa e Porto a interesses privados.

Onde se aconselharia cautela, o Governo acelera, correndo o risco de ver confirmada a ilegalidade de alguns dos concursos que lançou.

Onde se aconselharia um acordo alargado, o Governo prefere o conflito e avança em guerra aberta contra as autarquias.

Do controverso calendário escolhido às necessidades financeiras, das supostas vantagens para os cofres do Estado ao interesse público, nada bate certo. Nada a não ser uma vontade imensa de passar para os privados o que ainda vai sendo público.

Diria melhor: uma imensa vontade de entregar o que é público a quem quer que seja, porque a campanha ideológica do Governo contra a gestão pública, incompetente por natureza e feitio, só se aplica a Portugal.

A energia foi entregue a companhias públicas chinesas ou do Qatar e agora PSD e CDS querem passar os transportes da cidade do Porto para a empresa de transportes da Catalunha. O problema, afinal, não é tanto ser público, mas não ter uma lógica privada e poder ser reivindicado e escrutinado pelos cidadãos.

Ao contrário do que a direita gosta de fazer crer, a discussão sobre a natureza da gestão das empresas de transportes não é, nem pode ser, resumida aos custos financeiros para os contribuintes. Aliás, a progressiva transformação, operada no discurso da direita, do cidadão em contribuinte não é inocente. O que está em confronto é a defesa de uma lógica de gestão puramente privada, em detrimento do interesse público que concilie mobilidade com ambiente, custos sociais e qualidade de vida das maiores cidades do nosso País.

O Governo gosta de agitar os números dos encargos que os portugueses têm com as empresas de transporte. O simplismo do argumento parece sedutor, mas, como acontece quase sempre com este Governo, é muito pouco sério.

Em primeiro lugar, porque «esquece» que a maioria dessa despesa é o resultado da dívida acumulada, por anos e anos de subfinanciamento, e que essa dívida foi agora mesmo transferida para o Estado. Com o aumento continuado dos passes e bilhetes e ao assumir a dívida histórica destas empresas, o Governo tratou de «limpar» os encargos para as entregar agora, de mão beijada, aos privados.

Vale tudo para atrair privados, que ficam com as linhas mais lucrativas da CP, do metro ou dos autocarros, em troca de um péssimo negócio para os portugueses, que continuarão a pagar mais de 4000 milhões de dívida e vão ficar com transportes ainda mais caros. Perdemos em todos os tabuleiros.

Vejamos a Fertagus, por exemplo, que por ser a única linha de comboio gerida por privados é um bom exemplo do que sucederá, caso o Governo leve a sua avante.

A Fertagus gere a ligação ferroviária entre Lisboa e a Margem Sul. O investimento na infraestrutura foi todo público e, durante mais de uma década, recebeu indemnizações compensatórias superiores às da CP. Pois bem, mesmo depois dos brutais aumentos dos transportes públicos, o preço por quilómetro continua a ser entre 20% a 40% mais caro neste operador privado. Bem pode o Governo garantir que os preços não vão subir. A prática e historial das empresas privadas de transporte fala por si.

Se ainda assim o argumento não for suficientemente convincente, olhemos, então, para a Rodoviária Nacional e para os resultados da sua privatização. As empresas privadas multiplicaram-se, mas também, por este País fora, se multiplicaram as vilas sem acesso a qualquer tipo de transporte coletivo.

Não é só a mobilidade e soberania que estão em causa com esta vaga privatizadora, mas também o pouco que ainda resta da nossa capacidade industrial nesta área.

Que sentido faz importar serviços de manutenção de ferrovia, ao mesmo tempo que se desmantela a EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário) e se desperdiça o conhecimento único e insubstituível dos seus trabalhadores?

Que sentido faz abdicar de ter uma empresa ferroviária de carga, ao mesmo tempo que se fala na prioridade das exportações?

Sr. Secretário de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, o legado deste Governo na área dos transportes públicos é conhecido: menor oferta, tempos de espera cada vez mais dilatados, preços sempre a subir e, como consequência, número de passageiros transportados em queda livre.

Com o fim do passe a preços reduzidos para crianças em idade escolar e com o aumento exponencial das tarifas, uma família com três pessoas que viva na cidade de Lisboa ou na cidade do Porto, viu a sua conta destinada aos transportes aumentar 40 € ou 50 €, num país em que o salário médio são 800 € e a maior parte da população recebe o salário mínimo nacional. Se esta família viver na periferia, então o aumento do preço dos transportes pode chegar aos 100 € por mês.

Não surpreende, por isso, que os transportes urbanos tenham perdido 120 milhões de passageiros nos anos de mandato deste Governo. A redução da mobilidade nos transportes também tem custos, Sr. Secretário de Estado: no tráfego infernal das cidades, nas horas que se perdem em filas, na poluição crescente, na produtividade que se perde na economia, na exclusão de cidadãos do direito à mobilidade.

A pergunta, por isso, não é quanto nos custam as empresas públicas de transportes e se nos podemos dar ao luxo de as suportar, mas quanto nos custará a todos privatizá-las e se nos podemos dar a esse luxo. Não podemos!

Aplausos do BE.

A mesma lógica privada, esquecendo a importância que a companhia de bandeira tem na própria definição de soberania do País, tem sido seguida na TAP. A mesma confusão no segundo processo de privatização — aqui com a novidade de ser a primeira privatização de PSD e CDS onde José Luís Arnaut não «entra ao barulho», mas a mesma pressa em avançar a todo o custo, antes de as eleições traçarem o futuro deste desgoverno. Repetimos mil vezes e quantas mais forem necessárias: a TAP fala a nossa língua, junta o continente às ilhas, o País aos seus emigrantes, resgata portugueses em risco em qualquer canto do mundo. E isto acontece porque é uma empresa nacional de capitais públicos.

Todos estes serviços estarão, sim, em causa com a sua privatização. Que interesses manterão os capitais, sabe-se lá de onde, na ligação da TAP ao seu País?

E se nos atirarem, e vão atirar, com as garantias do caderno de encargos, respondemos com o aumento de 33% nas tarifas aéreas da ANA, ou com os créditos ao consumo impingidos pelos CTT, que em dois anos já deram 125 milhões de dividendos aos seus donos privados, entre os quais o JP Morgan.

É esta a história das privatizações neste País. Antes da privatização, o Governo despede funcionários, aumenta preços e limita a qualidade do serviço para tornar a empresa mais vendável e atrativa para o capital privado. Depois da privatização, os privados despedem novamente funcionários, aumentam ainda mais os preços e limitam ainda mais a qualidade dos serviços para aumentar os seus lucros. Perdemos duas vezes: nos impostos que pagamos e nos preços mais altos dos transportes, com pior qualidade.

O que está em causa, com a inusitada e pouco transparente pressa de um Governo à beira de acabar o seu mandato em privatizar tudo o que mexe, é saber se olhamos para empresas que são sustentáveis e até mesmo lucrativas, em muitos casos, como um encargo ou como uma oportunidade.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, «liquidar ou privatizar» não foi só uma expressão infeliz do Secretário de Estado Sérgio Monteiro. «Liquidar ou privatizar» constitui, na verdade, a mais condensada tradução da infeliz visão do Governo sobre tudo aquilo que é público.

Pelo nosso lado, a escolha é clara: rejeitamos a política do *Excel* e do negócio. Defendendo contas equilibradas, não esquecemos os custos sociais, económicos e ambientais da degradação dos transportes públicos em Portugal. Por isso aqui estamos, junto a tantos outros e outras, para os defender.

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Ainda na fase de abertura da interpelação, dou a palavra, para uma intervenção pelo Governo, ao Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações** (Sérgio Monteiro): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Quero, em primeiro lugar, saudar a oportunidade do debate que hoje aqui ocorre, pela importância que o setor tem para a mobilidade das pessoas e bens em todo o território.

O Governo tem dedicado, desde 2011, muito do seu trabalho e do seu esforço à sobrevivência e ao desenvolvimento do serviço público de transportes, e é com satisfação que vemos que o Bloco de Esquerda lhe dedicou alguns dias para visitar as empresas e agendar este debate.

Nunca é tarde para se fazer este debate e o Bloco de Esquerda é certamente bem-vindo. Embora a partilha de argumentos e motivações possa não ser coincidente entre o Bloco de Esquerda e o Governo, acredito que temos em comum a vontade que as empresas prestem o melhor serviço possível aos portugueses.

A oportunidade deste debate faz-nos voltar ao início do percurso, mais precisamente a junho de 2011. As análises devem fazer-se tendo por base a situação com a qual os portugueses foram involuntariamente confrontados: o País foi resgatado financeiramente, ninguém mais nos emprestava dinheiro para podermos fazer coisas tão simples e adquiridas como pagar a educação dos nossos jovens, dar cuidados de saúde básicos aos nossos cidadãos ou até garantir um serviço de transporte público.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Era o fim do mundo! Isso é mentira!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Regressar a esse tempo de má memória é reconstruir hoje, aqui, o caminho da nossa recuperação, do retorno à plena soberania que conquistámos, pelo fim do resgate e pelos compromissos que soubemos, como povo de boas contas, honrar.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Pobres mas honrados!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Regressar a 2011 é revisitar a obrigação deixada pelo Governo do Partido Socialista no Memorando de Entendimento. Uma obrigação, que era a da apresentação, em dois meses, de um Plano Estratégico de Transportes (PET) que o Partido Socialista não tinha conseguido, nos seis anos anteriores, apresentar.

Era difícil, mas Portugal cumpriu. A apresentação do PET definiu as prioridades de atuação no sector: cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável; alavancar a competitividade e o desenvolvimento da nossa economia; e assegurar a mobilidade e a acessibilidade de pessoas e bens.

O PET 2011-2015, um dos primeiros programas sectoriais do Governo, desenvolveu também um conjunto de princípios, sufragados nos programas eleitorais dos partidos que suportam a maioria e refletidos igualmente no Programa do Governo.

Alterámos a arquitetura institucional, a organização do setor, com resultados que são conhecidos.

Mas, ao longo de mais de uma década, os níveis de endividamento das empresas cresceram a um ritmo insuportável para os contribuintes, atingindo, em 2011, um valor superior a 17 000 milhões de euros.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E agora quanto é?!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Face a esta situação, o objetivo prioritário e urgente da tutela sectorial foi a implementação de um conjunto de reformas que visavam a interrupção da trajetória de crescimento descontrolado do endividamento e o equilíbrio da atividade operacional.

Como resultado, hoje, sabemos que, desde junho de 2012, ininterruptamente, o setor está equilibrado. Isto não é dito só pelo Governo; é reconhecido pela OCDE, pelo FMI e pela UTAO e verificado pelos credores de Portugal. Ou seja, cumprimos aquilo que diziam que era impossível de cumprir.

O estancar do endividamento era outro objetivo do PET. O endividamento cresceu a uma taxa inferior aos juros da dívida. Quer isto dizer que, operacionalmente, as empresas geraram *cash-flow* para servir uma parte dessa dívida.

Dividimos o nosso esforço em duas fases. Numa primeira fase, a reestruturação operacional e, numa segunda fase, para além do saneamento financeiro que temos estado a desenvolver, a alteração do papel do Estado no setor, abrindo à iniciativa privada as atividade de operação e exploração dos serviços de transporte público de passageiros.

Recordo-vos: em 2011, dissemos que iríamos abrir à iniciativa privada. Não há nenhuma vontade da nossa parte de fazer as coisas à pressa. Planeámo-las em 2011 e estamos a executá-las dentro de um mandato que é legítimo, com plenos poderes para o poder fazer.

Revisitemos também em 2015 o que em 2011 o PET dizia sobre a segunda fase do programa: «Deverá ser aberto espaço à iniciativa privada, através de modelo de concessão (...) assente no modelo de concessão, pelo período de 5 a 10 anos». É isso que estamos a fazer.

Todos concordarão que o Governo seguiu o programa dos partidos que se apresentaram a eleições. O Governo sempre teve um rumo definido e coerente de abertura e modernização da economia.

E, ao mesmo tempo que o sector caminhava para o equilíbrio operacional, desonerando os contribuintes portugueses, e estes se abriam à iniciativa privada, desenhou-se o reforço do papel do Estado enquanto regulador e preparou-se a transferência de competências para as autarquias, há tanto tempo reclamada, há tantos outros anos prometida por governos que disseram que o fariam, mas nunca concretizada. Ora, este Governo está a cumprir.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A revisão do regime jurídico dos transportes públicos descentralizará as competências do IMT, para as autoridades de transporte municipal e intermunicipal, na atribuição do serviço de transporte público regular de passageiros, mantendo o Estado o apoio financeiro que dará à mobilidade das pessoas, através do alargamento das regras do passe Social+, a verdadeira coesão social de que o setor precisa.

Terminou a subsidiação só para as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Todo o País beneficiará de uma política de transportes que tem a matriz ideológica dos partidos que suportam o Governo. Todos são importantes, ninguém pode ficar para trás.

Reformar os sectores é também democratizar o acesso dos seus serviços. Temos, desde 2012, um projeto-piloto na Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, o programa Portugal Porta-a-Porta, que, com quase 150 anos de atraso relativamente aos serviços que são prestados em Lisboa, dão uma resposta de mobilidade às necessidades das populações de todo o País.

O Portugal Porta-a-Porta é o resultado devolvido às pessoas de um processo que tornou as empresas de Lisboa e Porto, bem como a CP e a REFER, mais eficientes. Elas custam, hoje, menos 300 milhões de euros por ano, uma meta atingida essencialmente através da redução da despesa em 80% da poupança.

Desde 2011, numa base comparável, foram poupados cerca de 800 milhões de euros no sector. Durante 40 anos, dizia-se que os portugueses estavam condenados a défices operacionais crónicos. Não estão, e a prova está aí, desde junho de 2012.

Foram três anos de contínua reforma do Estado, que passaram pela reestruturação do setor, saídas por mútuo acordo, de quase 3800 pessoas — e, repito, por mútuo acordo, não houve um despedimento nas empresas do setor —, em paz social,...

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Em paz social?!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — ... algo que contrasta com a aparente contestação promovida pelas cúpulas sindicais que promovem greves que colocam os utentes mais longe do transporte público e os transportes públicos mais perto de uma operação concessionada a privados.

Protestos do Deputado do BE Pedro Filipe Soares.

É desta forma que têm estado a agir essas organizações, mas que têm tido a resposta, todos os dias, dos trabalhadores, das empresas, dos resultados e dos utentes.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Foram três anos de contínuo aprofundamento da reforma do Estado, com um processo de privatizações inscrito no Memorando de Entendimento de 2011, assinado pelo anterior Governo, mas com a receita executada já por este, muito acima do que tinha sido o compromisso então assumido. Com processos de privatização transparentes, competitivos, abertos e elogiados por organizações internacionais, como a Comissão Europeia, por vencedores e por perdedores desses processos.

Um movimento de abertura do mercado português em momentos-chave: primeiro, com a privatização da ANA, numa altura que os mercados falavam de saída de Portugal do euro e a oposição de uma espiral recessiva; depois, com os CTT, que levaram a que Portugal fosse o primeiro país debaixo de uma assistência financeira a lançar uma privatização em Bolsa, com o sucesso por todos reconhecido. Os passageiros continuam a aumentar à escala de mais de 10% ao ano em toda a rede de aeroportos nacionais. E as estações dos correios continuam abertas e a funcionar, apesar de os profetas da desgraça terem dito que não, apesar de os CTT serem hoje 100% privados.

Portugal foi reconhecido internacionalmente nestas duas privatizações, fomos reconhecidos como os mais competentes do mundo nestas privatizações, reputação bem diferente da que herdámos em 2011. E, todos os dias, parece que há ainda quem queira associar-nos àqueles dias do resgate.

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

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — O processo de privatizações gerou um encaixe financeiro que permitiu abater dívida pública, pagar menos juros e poupar os portugueses a mais austeridade.

Em 2015, o último ano da Legislatura, o nosso ímpeto reformista não pode parar. Ainda recentemente, foi publicada a legislação que cria uma administração única para a Transtejo, Metro de Lisboa e Carris, bem como uma administração única para a Estradas de Portugal e a REFER, tendente à fusão destas duas gestoras de infraestruturas, que contribuirão com uma redução de despesa e um aumento de receita superiores a 1000 milhões de euros, nos próximos cinco anos.

E toda esta reforma foi realizada sem esquecer o mais importante, que são as pessoas. É para as pessoas que todos os dias trabalhamos neste setor.

Termino, Sr.^a Presidente, falando do futuro, da visão de longo prazo, estável, perene, consensual, para que os agentes económicos possam, também eles, tomar as suas decisões de investimento. Num modelo de participação que nunca tinha sido utilizado em Portugal, juntaram-se no mesmo debate agentes económicos, associações industriais, operadores públicos e privados, gestores de infraestruturas, autarquias, CCDR (Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional), em debate público por todo o País, no próprio Parlamento, e definiu-se o PETI3+ (Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas): mais crescimento, mais competitividade, mais coesão, para que tudo fique mais perto.

Dinamizar a economia e servir as pessoas, dar mobilidade a pessoas e bens — é esta a política de transportes seguida por este Governo.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Inscreveram-se, para fazer perguntas à Sr.^a Deputada Mariana Mortágua e ao Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, que abriram o debate, vários Srs. Deputados.

Para fazer perguntas à Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, inscreveu-se a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

Tem a palavra.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, mais uma vez esta Câmara volta a debater o setor dos transportes públicos em Portugal, mais uma vez somos chamados à participação naquilo que é um tema fundamental na sociedade portuguesa e naquilo que é também a visão que temos sobre o Estado — e esta é obviamente muito diferente. Sei que a bancada do Bloco de Esquerda tem uma visão completamente diferente e que dificilmente podemos mudar as ideias uns dos outros sobre aquilo que é a existência da iniciativa privada, o modelo que temos de Estado, o funcionamento do próprio Estado e a forma como temos, com o que temos, como fazemos e como mudamos esse próprio Estado.

A Sr.^a Deputada falou muito em interesses, em guerras e em ideologia. Gostaria de fazer um debate sem interesses, nem guerras, e muito menos com fantasmas ideológicos,...

Protestos do PCP e do BE.

... sejam eles em relação à iniciativas privada, sejam eles em relação à iniciativa pública, sejam eles...

Protestos do PCP e do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, não se consegue ouvir a Sr.^a Deputada Carina Oliveira.

Pausa.

Faça favor de prosseguir, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Muito obrigada, Sr.^a Presidente.

A liberdade é isto, é fazer um debate sem tabus. E gostaria muito de continuar a minha intervenção exatamente nesses mesmos moldes.

Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, há factos em relação aos quais — e registei com interesse a sua intervenção — estamos de acordo. Vou passar a citá-los. Os custos financeiros são para os contribuintes — nada mais certo, Sr.^a Deputada. Há anos e anos que quem tem pago a dívida pública do setor dos transportes são os contribuintes, porque o dinheiro é de todos e é exatamente isso que tem acontecido. A dívida tem sido acumulada ano após ano — nada mais certo, Sr.^a Deputada. Há décadas que estamos confrontados exatamente com esta situação: uma dívida crónica e insustentável no setor dos transportes. Como resolver esta situação? Não se resolve a situação da dívida juntando mais dívida à dívida, juntando mais juros aos juros e atirando dinheiro público dos contribuintes para cima de problemas que sistematicamente não se resolvem — sistematicamente, há séculos!

A Sr.^a Deputada falou também das reformas que têm sido imprimidas por este Governo, nomeadamente na questão do passe social, saudando também a verdadeira ferramenta que é o passe social — verdadeiramente, ele passou a ser social, passou a ser acessível a quem mais precisava. E a Sr.^a Deputada fez também uma comparação em relação a uma família que viva em Lisboa ou no Porto e que necessite deste passe social. Pois bem, Sr.^a Deputada, move-me também o interesse de dizer aqui que há mais País para além de Lisboa e do Porto. E, para além de Lisboa e do Porto, o País precisa também de acesso àquilo que são os transportes públicos.

Saúdo o Governo pela iniciativa do transporte porta a porta. Pela primeira vez, o interior do País tem também direito a transportes públicos, tem também direito à subsidiação do transporte público. O interior do País não é sinónimo de inferioridade.

Aplausos do PSD.

Queria também registar, fazendo uma pequena precisão naquilo que foi uma observação da Sr.^a Deputada quando disse que houve uma perda acentuada, em queda, no número de passageiros, que, obviamente, estamos todos confrontados com uma situação de alguma instabilidade dentro do próprio setor. Mas também registo com agrado que, de 2013 para 2014, houve um aumento de 195 milhões de passageiros por quilómetro neste setor.

O cidadão, que é o contribuinte e que é também o passageiro, não quer saber se o serviço que lhe está a ser prestado é público ou privado. Quer eficiência no serviço público, quer chegar ao serviço público que tem ao seu dispor, sabendo que o mesmo não está parado, que não está mais uma vez em greve e que ele, cidadão, não está, mais uma vez, sem acesso ao transporte para ir trabalhar ou para ir de férias.

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

A Sr.^a **Carina Oliveira** (PSD): — Vou concluir, Sr.^a Presidente.

Ele quer que o transporte esteja acessível, seja eficiente e rigoroso e que funcione.

Defendendo também o equilíbrio das contas públicas, de que a Sr.^a Deputada também falou, faço-lhe esta pergunta: qual é a solução para a dívida do setor dos transportes, sem juntar mais dívida à dívida?

Essa é a solução que todos nós queremos.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Neste modelo de debate, o tempo utilizado desconta no tempo global, mas, por uma questão de racionalidade de distribuição de tempos, pedia aos Srs. Deputados para se manterem mais ou menos dentro do limite do tempo.

Para responder, tem a palavra a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr. Deputada Carina Oliveira, é bom que fique claro que nós não nos opomos à iniciativa privada,...

Vozes do PSD: — Não?!

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — ... mas defendemos o transporte público e a oferta pública de transporte. E é exatamente porque gostamos de vir aqui e poder debater o transporte público que nos opomos à privatização. Caso contrário, o risco que temos é o de, no próximo ano, estarmos aqui apenas a discutir transporte, porque o público não existe pois todos os serviços foram privatizados.

Não quero deixar de responder a duas questões concretas que a Sr.^a Deputada colocou.

A primeira tem a ver com a oposição da oferta dos transportes no interior e nas cidades. O facto de o Bloco de Esquerda defender melhores serviços na cidade, urbanos, para quem cá vive, não quer dizer que se oponha a maiores e melhores redes de transporte no interior. A oposição é criada pela direita para fingir que existe uma oposição que só tem mais quando alguém tem menos. Não! É preciso ter bons transportes públicos no interior e nas cidades.

Foi por isso que nos opusemos ao desmantelamento da CP, aos comboios que percorriam este País, e que foi sendo desmantelada ano após ano.

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

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Foi por isso que criticámos a privatização da Rodoviária Nacional, que acabou com linhas de acesso rodoviário na maior parte das pequenas vilas e aldeias.

Portanto, não é sério dizer que nós somos contra o transporte do interior porque queremos melhores transportes na cidade. Nós queremos melhores transportes na cidade e melhores transportes no interior.

A segunda questão diz respeito ao facto de a Sr.^a Deputada dizer que o Governo tornou o setor dos transportes sustentável. Sr.^a Deputada, o setor dos transportes é tão sustentável como era dantes. O que o Governo fez foi pegar na dívida que estava no setor dos transportes e assumi-la para o perímetro do Estado. A dívida, entretanto, não parou de aumentar, diga-se de passagem. Essa dívida era financeira, decorria da acumulação de juros e de falta de investimento no setor, fruto, imagine-se, de vários Governos PS e PSD!

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

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Portanto, a dívida tem uma causa e a causa é quem esteve no Governo nos últimos anos, que foi também o PSD. Não vale a pena vir «sacudir a água do capote» e culpar os utentes por uma dívida que é financeira e que é de má gestão política.

A terceira questão prende-se com a parte operacional. A dívida vai para o Estado. São os contribuintes que vão pagar a dívida. Já era assim antes e vai continuar a ser. A parte operacional já era sustentável, mas o que o Governo fez foi comprimir de tal forma o serviço, comprimir de tal forma a qualidade, aumentar de tal forma os preços que conseguiu fazer aquilo que mais ninguém faz: pôr uma parte operacional de transportes públicos a dar lucro. Nós dizemos: «Pode ser, dá lucro. Mas para quem é que vai esse lucro? Vai para melhores investimentos na rede pública? Não! Vai para o privado!».

É por isto que é incompreensível. Podemos passar toda a tarde a discutir e não conseguimos compreender por que razão entregar lucros operacionais de transportes a privados. Portanto, retribuo a pergunta: porquê?

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Inscreveram-se 11 Srs. Deputados para dirigir perguntas ao Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações e o Governo já informou a Mesa que o Sr. Secretário de Estado responde em grupos de quatro, quatro e, depois, três.

Sendo assim, para fazer perguntas, tem a palavra a Sr.^a Deputada Helena Pinto.

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro, qual é o seu pensamento quando olha para o universo das empresas públicas na área dos transportes? O que é que o senhor pensa? Qual é a palavra que lhe ocorre como responsável político e como governante?

Vou responder pelo Sr. Secretário de Estado. Só lhe ocorre uma palavra: negócio — é esta a palavra.

No seu discurso, não há ponderação sobre o interesse público, não há preocupação com o futuro dos trabalhadores do setor, não há preocupação sobre a resposta às necessidades objetivas do País. E, Sr. Secretário de Estado, não utilize, na sua resposta, o argumento da dívida. Não é pela dívida, porque já sabemos que o País vai pagar a dívida e perde todo o benefício do serviço!

Sobre a capitalização das empresas pelos privados, ficamos também desde já conversados. Veja-se o caso da ANA. O que é que se capitalizou? Bem pelo contrário, o que vemos é o aumento das taxas e das taxinhas.

Está tudo bem no universo das empresas públicas da área dos transportes? Não, não está, Sr. Secretário de Estado. Não conte com esta bancada para dizer que está tudo bem, porque não está!

Mas o senhor, como responsável, deita borda fora o que se construiu, acaba com a capacidade produtiva e não dá nenhuma garantia de serviço público — essa palavra que parece incomodar alguns Srs. Deputados — para o exercício de um direito democrático cada vez mais importante e insubstituível nas sociedades atuais: o direito das pessoas à mobilidade.

A Sr.^a **Cecília Honório** (BE): — Muito bem!

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Aproveite esta oportunidade, Sr. Secretário de Estado, e explique ao Parlamento e ao País qual é a sua estratégia para um sistema de transportes no nosso País. Em que exemplo de privatização total o senhor se inspirou para o modelo que quer implantar em Portugal? Diga lá, Sr. Secretário de Estado!

Repare numa coisa, e vou tentar ser sintética: TAP — privatização; STCP — concessão; Metro do Porto — concessão; REFER e Estradas de Portugal — processo de fusão, seja isso o que for; REFER/Telecom — privatização; REFER Engenharia — privatização; Metro de Lisboa — concessão; Carris — concessão; Soflusa/CP — concessão; CP Carga — privatização; EMEF — privatização; Carristur — privatização; CP Cascais — concessão.

Sr. Secretário de Estado, o senhor disse da tribuna que o sector está equilibrado. Então, o sector está equilibrado e é esta a lista da sua obsessão? Entre liquidação e privatização — porque temos um Secretário de Estado dos Transportes que só conhece estas duas alternativas —, o que é que resta, Sr. Secretário de Estado?!

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

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Vou concluir, Sr.^a Presidente.

A sua obsessão pela privatização, esse radicalismo que lhe é tão próprio, levará à destruição deste sector fundamental.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Olhe que não!

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Mas, Sr. Secretário de Estado Sérgio Monteiro, o senhor vai em contramão com o País, que exige responsabilidade naquilo que é de todos e recusa um negócio que o senhor quer pôr em marcha.

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — A próxima pergunta é do PSD.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Odete Silva.

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado, tendo presente as dificuldades que o País e os portugueses atravessaram ao longo destes últimos anos, é por demais evidente que, nas próximas décadas, qualquer política nesta área de transportes deve assentar no binómio crescimento com rigor orçamental e uma visão referencial de longo prazo, com vista à concretização de objetivos estratégicos: criar uma verdadeira política de transportes, baseada em reformas que enquadrem as necessidades dos portugueses e a sustentabilidade das empresas.

Temos de criar uma rede de transporte e infraestruturas, integrada no espaço nacional e europeu, ao serviço da comunidade nas deslocações de proximidade e que favoreça a coesão social e territorial, permitindo criar vantagens competitivas ao serviço do crescimento económico e da criação de emprego.

Estes planos têm de trazer mais-valias ao sector do turismo.

A questão que se coloca é a de salvar o sector da falência em que se encontrava, da ameaça generalizada aos postos de trabalho e recuperar qualidade.

A supervisão e regulação deve ser o objetivo central de um Estado de direito, assegurando regras claras que promovam e defendam a concorrência.

Sr. Secretário de Estado, como exemplo de privatizações, a realidade da empresa ANA é distinta da dos discursos dos arautos da desgraça. É público que esta empresa chegou a acordo negociado com sindicatos. Pergunto: em sua opinião, o acordo conseguido salvaguarda ou não a empresa e os respetivos postos de trabalho?

Vozes do PSD: — Muito bem!

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — Sr. Secretário de Estado, faço outra pergunta relativa aos CTT, processo que originou tomadas de posição fortes, alicerçadas na ideia de que tudo estava em causa com a solução que o Governo protagonizou, tudo, desde a prestação de serviços à ameaça de despedimentos! Tudo serviu!

Ora, a realidade conhecida nada tem a ver com a retórica inflamada. É hoje aceite que o acordo alcançado tornou possível aumentar os funcionários, algo que não acontecia desde 2009!

Sr. Secretário de Estado, é ou não verdade que os CTT chegaram a acordo com os 11 sindicatos representados na empresa, acordo esse que tem mais benefícios para todos que não só o aumento salarial? É ou não verdade que até a CGTP assinou o acordo,...

Vozes do PSD: — Exatamente!

A Sr.^a **Odete Silva** (PSD): — ... independentemente das moções que, por via da esquerda, foram apresentadas nos órgãos autárquicos, que só tinham um fim: o alarme público?

No passado, tal como hoje, apenas pretendem criar insegurança nos trabalhadores e nos utentes.

Ao invés, as soluções encontradas pelo Governo aumentam a produtividade, aumentam o rendimento de funcionários e salvaguardam o sector para futuro.

É nesta reforma que estamos empenhados: servir os interesses dos portugueses e defender os postos de trabalho.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente:** — A próxima pergunta é do PS.

Tem a palavra o Sr. Deputado João Paulo Correia.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado, uma primeira palavra de lamento e de protesto pela ausência do Sr. Ministro da Economia neste debate. Aliás, tem sido hábito o Sr. Ministro da Economia faltar aos debates, no Plenário, na área dos transportes. O Sr. Ministro da Economia esconde-se constantemente «nas costas» do Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

É, hoje, claro para os portugueses que a estratégia do Governo passa por dismantelar o serviço público de transporte, através de uma agenda privatizadora e de subconcessões.

O Governo está a privatizar a maioria do capital da TAP, pretende subconcessionar a operação da Metro de Lisboa, subconcessionar a operação da Carris, subconcessionar a operação do transporte fluvial da Transtejo e da Soflusa, pretende também subconcessionar a linha de Cascais e a operação da STCP, no Porto.

O Governo concentrou esta agenda privatizadora no último meio ano de mandato.

Desmantelar o serviço público de transporte é uma opção ideológica deste Governo, que separa o Partido Socialista frontalmente desta opção do Governo, sustentada pela maioria PSD/CDS.

Foi em oposição a esta opção ideológica do Governo de privatizar e subconcessionar à pressa no último meio ano da sua governação que apresentámos recentemente, na Assembleia, uma apreciação parlamentar para tentar impedir a subconcessão da Metro de Lisboa e da Carris.

Apresentámos também uma apreciação parlamentar contra a privatização da maioria do capital da TAP e um projeto de resolução recomendando ao Governo que anule o concurso da Metro do Porto e da STCP.

O Sr. **Mota Andrade** (PS): — Bem lembrado!

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Uma ofensiva ao sector público de transporte no último meio ano de mandato, feito à pressa. E feito à pressa significa que estes processos estão a ser conduzidos com pouco rigor e com pouca transparência.

Durante três anos, o Governo, estrategicamente, degradou o serviço público de transporte. Degradou reduzindo a oferta, suprimindo e eliminando circulações de autocarros e de comboios, reduzindo o investimento não só nas infraestruturas como também no material circulante.

O Governo preparou estas empresas públicas de transportes como «fato à medida» para os privados para o último meio ano de mandato.

Contudo, a pressa nunca é boa conselheira, muito menos na condução destes processos de privatizações e subconcessões.

A trapalhada do concurso da Metro do Porto e da STCP é o exemplo máximo daquilo que o Governo não devia fazer, principalmente no último meio ano de mandato. Esse concurso tem o pecado original de não ter a participação dos presidentes de câmara da Área Metropolitana do Porto, que são abrangidos pela rede do metro e pela rede da STCP. Eles não participaram e estão contra, já o disseram publicamente. E são de todos os partidos: do PS, do PSD e independentes.

Foi um concurso que não optou pela pré-qualificação das empresas concorrentes, um concurso que foi alvo de 2200 perguntas, o que diz bem das fragilidades e das lacunas do concurso. Foi um concurso que teve alterações significativas à última hora, o que configura aos olhos de muitos entendidos na matéria um novo concurso.

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — O Governo usou a EMEF para reduzir a proposta de manutenção de material circulante da Metro do Porto a poucos dias do fim do prazo e, com isso, beneficiar o único concorrente. Trata-se de um concurso sem um único concorrente. Nenhum operador nacional concorreu. Não acha estranho, Sr. Secretário de Estado, que este concurso não mereça credibilidade? É que não merece a mínima credibilidade e por isso defendemos que ele seja anulado.

Para rematar, Sr.^a Presidente, vou citar declarações do Sr. Presidente da Câmara Municipal da Maia, eleito pelo PSD, acerca deste concurso da Metro do Porto e da STCP.

A Sr.^a **Presidente**: — Mas tem de concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Vou concluir.

Passo a citar: «Os transportes públicos não dão lucro em nenhuma parte do mundo. Este concurso nasceu mal, está a andar mal e vai correr mal. Devia lançar-se um novo concurso que traga melhoria no serviço aos utentes» — quem disse isto foi o Sr. Presidente da Câmara Municipal da Maia, eleito pelo PSD.

Terminem com esta trapalhada, anulem o concurso, a bem da Área Metropolitana do Porto e dos seus utentes.

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, a Mesa acaba de ser informada que o Governo pretende fazer uma interpelação à Mesa.

Tem a palavra, Sr. Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares.

O Sr. **Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares** (Luís Marques Guedes): — Sr.^a Presidente, pretendo fazer uma interpelação sobre o andamento dos trabalhos.

O Sr. Deputado João Paulo Correia iniciou a sua intervenção criticando o Governo pela ausência do Sr. Ministro da Economia. Seguramente que o fez por desconhecimento.

O Sr. Ministro da Economia está ausente, encontra-se no estrangeiro.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Está sempre ausente!

O Sr. **Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares**: — Se o Sr. Deputado me quiser ouvir, pode ser que fique esclarecido. Se não quiser ser esclarecido, não oiça.

O Sr. Ministro da Economia está no estrangeiro. Quando o Bloco de Esquerda marcou a data desta interpelação, imediatamente comuniquei ao Bloco de Esquerda que nessa data seria impossível o Sr. Ministro comparecer e propus uma data alternativa. O Bloco de Esquerda, que é o partido interpelante, e não o PS, entendeu por bem não mudar a data, aceitando que o debate fosse feito com a presença do Sr. Secretário de Estado dos Transportes.

Portanto, era ao partido interpelante ou ao Governo que o Partido Socialista deveria ter perguntado e, assim, escusava de ter dito o que disse.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — A próxima pergunta é do PCP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados, o principal mérito deste Governo está à vista: uma oferta de transportes cada vez menor e preços cada vez mais exorbitantes para as populações.

O Sr. Secretário de Estado e a Sr.^a Deputada Carina Oliveira, do PSD, disseram que a dívida não parou de subir e que, em 2011, atingiu 17 000 milhões de euros, mas, em relação aos anos seguintes, calaram-se.

Neste momento, a Deputada do PSD Carina Oliveira exibiu um gráfico.

E o gráfico que mostra só revelam os dados até 2011!

O Sr. **Nuno Filipe Matias** (PSD): — Não, não! Até 2014!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — A verdade é que a dívida disparou ainda mais com a gestão deste Governo, passando de 17 para quase 21 000 milhões de euros. Aí é que está o vosso mérito?!

A verdade é que, no metropolitano, as pessoas viajam como sardinhas em lata, o serviço tem cada vez menos transportes disponíveis, os barcos têm cada vez menos oferta e as tarifas, em vários casos, mais do que duplicaram. Que o digam os jovens a quem os senhores tiraram os passes 4_18 e sub23!

A palavra de ordem do Governo está dita há vários dias: liquidar ou privatizar. É a palavra de ordem do Governo, é a orientação concreta para o setor ferroviário, designadamente para a EMEF e para a CP Carga em termos formais, mas também é a estratégia política para todo o setor relativamente às empresas públicas,

que o Governo quer reduzir à condição de «barrigas de aluguer» para, em contrapartida, haver mais parcerias público-privadas, negócios milionários para os privados e ruinosos para o Estado e para as populações, como está à vista e está na calha para Lisboa e para o Porto, caso permitam esta vossa política.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Coloco algumas perguntas concretas ao Sr. Secretário de Estado sobre a Transtejo e a Soflusa. Confirma que estão em preparação operações de alienação de uma parte importante da frota de navios da Transtejo? Confirma que os catamarãs e os *ferries Chiado, Algés, Alentejense, Palmelense, São Jorge* e *Martim Moniz*, designadamente, vão ser retirados da frota? O que é que significa esta decisão? Que consequência terá na operacionalidade do transporte fluvial? Que medidas estão a ser tomadas relativamente à manutenção da frota, que está hoje a atravessar situações gravíssimas?

Para terminar, Sr.^a Presidente, não posso deixar de registar a espantosa afirmação que aqui proferiu sobre um País honrado que cumpre os seus compromissos. Se calhar, estaria a pensar nos mais de 8000 milhões de euros em juros da dívida que querem entregar do nosso dinheiro aos megabancos e à usura da dívida pública.

Pergunto também ao Sr. Secretário de Estado o que tem a dizer, a esse propósito, sobre os reformados e pensionistas do Metropolitano de Lisboa, cuja empresa tinha assumido contratualmente o compromisso relativamente ao complemento de reforma e que os senhores, por decreto, unilateralmente e de uma forma vergonhosa e inaceitável, lhes roubaram.

Protestos do PSD.

Os Srs. Deputados estão muito indignados com isto. Peço desculpa. Os senhores não roubaram; retiraram, cortaram, eliminaram! Retiraram aos reformados e pensionistas o que era seu por direito assumido contratualmente pelas empresas e pelo Governo. O que é que tem a dizer sobre isso, Sr. Secretário de Estado?

Aplausos do PCP.

A Sr.^a **Presidente**: — É bom quando há uma autocorreção do próprio orador.

Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, Sr.^a Deputada Helena Pinto, precipitou-se ao antecipar a minha resposta quando tentou antever que palavra diria eu relativamente ao setor. Se me permite, utilizarei duas palavras para definir a política do Governo sobre o setor: sustentabilidade e qualidade. São estas duas palavras que norteiam a nossa atuação.

Relativamente à sustentabilidade, por um motivo simples: nem o País, nem sequer o Memorando de Entendimento e o pacote de ajuda tinham quaisquer condições ou verbas previstas para manter a situação anterior do setor. O setor vivia, de facto, uma situação em que sobrevivia, criando sustentabilidade, ou não sobrevivia, porque não havia quem o financiasse, nem interna nem externamente. Aliás, nem os nossos parceiros internacionais previram qualquer verba para o setor dos transportes.

Relativamente à qualidade, o que pretendemos fazer foi o seguinte: ao criar sustentabilidade, criámos regras nos concursos que lançámos — dou o exemplo do concurso que está, neste momento, a decorrer no Porto — de maneira a que não apenas os ativos se mantenham na esfera do Estado (repito, os ativos das empresas mantêm-se na esfera do Estado, não são transferidos para os privados)...

Protestos do BE.

... mas também, segundo aspeto, as obrigações de investimento na frota, nomeadamente da STCP, são todas por conta do parceiro privado. Ou seja, como requisito do concurso, o privado investirá em nome do Estado e este beneficiará desse investimento porque fica com os ativos no fim da subconcessão.

Foi por estes motivos que disse que, em primeiro lugar, tem de haver sustentabilidade e, depois, qualidade.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há pessoas muito generosas e que têm um coração muito bom!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Diminuiremos a idade média da frota da STCP, como diminuiremos a da Carris. O mix ambiental não é degradado no concurso e na frota da STCP e da Carris relativamente ao que existe hoje e ainda aproveitamos para poupar algumas dezenas de milhões de euros, como, aliás, o Sr. Ministro da Economia teve ocasião de referir na semana passada, na Comissão de Economia e Obras Públicas.

São 98 milhões de euros que poupamos em 10 anos na Metro do Porto, por comparação ao custo atual para o mesmo serviço, e são 58 milhões de euros que poupamos também ao longo de 10 anos na STCP, por comparação com o que existe hoje para o mesmo serviço.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quanto é que se paga às empresas?!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — No entanto, qualidade e sustentabilidade significam muito mais do que isso, significam darmos corpo a uma política que é a matriz ideológica dos partidos que suportam o Governo da social-democracia e da democracia cristã, a coesão social e territorial.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sabe lá o que é a social-democracia!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — No primeiro orçamento em que temos condições para transferir uma parte da poupança para os beneficiários dos transportes, que não discutem se a Metro de Lisboa aumentou o intervalo 40 segundos, os senhores falam da degradação do serviço!? Srs. Deputados, nas horas de ponta os intervalos do metropolitano são de 40 segundos, no início da manhã e no fim da noite, e fora das horas de ponta são entre 2 e 3 minutos. Ou seja, nas horas de ponta há 40 segundos de intervalo e nas pontas dos horários os intervalos são entre 2 e 3 minutos.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sabe bem que não é assim!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Srs. Deputados da oposição, perguntem a qualquer português se prefere esperar 40 segundos pelo metro de Lisboa ou 2 ou 3 minutos no final do dia, ou continuar a pagar mais de 100 milhões de euros de subsídios, em cada ano, do dinheiro dos contribuintes, em nome da sustentabilidade dessas empresas.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Protestos do PCP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Isso não é verdade! O senhor anda de metro e sabe que aquilo que está a dizer não é verdade!

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado Bruno Dias, pedia-lhe que deixasse o Sr. Secretário de Estado prosseguir.

Faça favor, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Sr. Secretário de Estado que fale à vontade!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Deputada Mariana Mortágua e Sr. Deputado João Paulo Correia, gostaria de fazer referência à qualidade do serviço público.

De facto, há uma imensa diferença ideológica que nos separa. Aliás, na intervenção da Deputada Mariana Mortágua isso ficou claro e julgo que reflete a posição do Bloco de Esquerda, partido este que diz que só pode haver serviço público com um acionista público. Nós achamos que pode haver serviço público com outro tipo de acionistas que não só o acionista público Estado central. Pode haver serviço público sem ser com o acionista público.

Aliás, isso está visto nos telefones. O serviço universal de telecomunicações é hoje prestado pela NOS. Ora, não me consta que a NOS tenha qualquer participação pública e os telefones continuam a tocar, da mesma forma que os correios prestam serviço público de postal e não me consta que o Estado tenha, nem direta, nem indiretamente, qualquer participação de capital!

Mais do que isso, Sr.^a Deputada: veja os termos do concurso que está neste momento a decorrer na STCP e na Metro do Porto e verificará que não há uma alteração de serviço face ao que existe hoje. Ou seja, o serviço público para o futuro é exatamente igual ao serviço público que há hoje.

Protestos do BE.

Não estamos a falar nem de qualidade nem de regularidade, estamos a falar de ideologia e também é para isso que o Parlamento serve, isto é, para discutir ideologicamente a abordagem a estes temas.

No programa que apresentaram aos eleitores e do qual se baseou o Programa do Governo, as bancadas que suportam a maioria disseram assim: «Não nos interessa tanto discutir o acionista, interessa-nos a qualidade do serviço que é prestado» Pois é nesse debate que nós nos sentimos confortáveis.

A propósito de uma pergunta do Sr. Deputado João Paulo Correia sobre concursos feitos à pressa, queria dar nota de que, na minha intervenção inicial, tive a ocasião de dizer que toda esta estratégia estava definida desde 2011, mas, ainda que não estivesse, constitucionalmente, os mandatos do Governo são para exercer do primeiro dia até ao último dia. Não se põe em causa a legitimidade, nem democrática, nem política, do Governo. Ou seja, depois de compor as contas públicas e de garantir, através de um processo de consulta pública, que a qualidade e a regularidade do serviço não estavam em causa, estamos agora a proceder a um concurso para que os melhores venham.

Para que eu não perca demasiado tempo porque também quero responder aos outros Srs. Deputados, dou mais um dado ao Sr. Deputado João Paulo Correia para sua reflexão.

Sabe quantas propostas teve este concurso para a STCP e para a Metro do Porto? Duas! E uma das quais, por ter sido apresentada fora do prazo, não foi considerada válida. Foram, portanto, duas propostas apresentadas.

Sr. Deputado, sabe quantas propostas foram apresentadas em 2009, num concurso organizado sob coordenação política de um Governo? Duas! Ou seja, as mesmas duas propostas.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Que estranho!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Em 2009, dois concorrentes e, em 2014, dois concorrentes. O problema de se terem candidatado dois concorrentes em 2014 é que o Governo é de outra cor e isso já não deixa confortável o Partido Socialista, que não tem sequer nenhuma razão relativamente a isso!

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, segue-se mais um conjunto de quatro perguntas, sendo a primeira do Bloco de Esquerda.

Tem a palavra o Sr. Deputado Luís Fazenda.

O Sr. **Luís Fazenda** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado dos Transportes, Sérgio Monteiro, disse que é indiferente se o acionista é público ou privado e se é concedente ou concessionário. Disse que é tudo indiferente.

Na verdade, isso tem um recorte ideológico, tem imensos interesses. Se há coisa que tem este debate, para além da ideologia, é a confirmação de que a ideologia é o preenchimento de interesses privados no setor dos transportes e de interesses estrangeiros no setor dos transportes.

Bom, o problema é o seguinte: acionistas ou concessionários são todos, todos, todos privados. Não fica uma oferta pública em serviço público de transportes. Não fica uma! Com esta história, pretendem, com certeza, iludir os portugueses.

Acham que haverá menos greves por causa das privatizações? Parece que não há greves no setor privado. Será que o Sr. Secretário de Estado é contra greves no setor privado? É contra o direito à greve? Estará a pensar em alguma forma mascarada de *lockout*? Não sei o que é que o Sr. Secretário de Estado, que, por vezes, tem umas efabulações intelectuais, pensará acerca disso.

Queria, agora, questioná-lo concretamente sobre a TAP. Há uns anos, o grande perigo, a ameaça que impedia sobre a TAP era a Iberia. Diziam que podia «comer» a TAP, dificultar a plataforma, o *hub* de Lisboa, as rotas tradicionais da TAP, etc.

Passaram-se uns anos e a TAP praticamente foi «comida» pela British Airways, perdeu rotas para a América Latina, perdeu rotas inclusivamente no espaço europeu, o *hub* de Madrid está limitado, tem vindo a decair. Acha que as garantias que vem prestando acerca da privatização da TAP, onde o Estado ficará por pouco tempo com uma margem residual na propriedade da empresa, valem alguma coisa?

Acha que do ponto de vista da manutenção de mais de 12 000 postos de trabalho diretos, de mais de 30 000 indiretos, isso tem garantias? Acha que tem garantias em relação às rotas tradicionais? Acha que o caderno de encargos, que é uma folha de parra, pode resolver alguma coisa? O caderno de encargos da Iberia também era fabuloso do ponto de vista da fusão entre as empresas. As obrigações do serviço público do Reino de Espanha também eram exigentíssimas!

Há ainda outro tipo de perguntas que se colocam em relação à proteção civil, à mobilização de transporte para circunstâncias que têm a ver com a defesa da soberania da República, etc., etc. Que garantias é que este Governo pode dar acerca disso? Pelos vistos, apenas o imperativo daquilo que lhe custa reconhecer, ou seja, o império do negócio — só o negócio, não outra coisa que não o negócio.

Abre hoje o procedimento concursal. Vamos ver quem se candidata, porque até agora temos quase — e é um ateu que o diz — que nos persignar para ver quem são os candidatos putativos a ficar com o capital da TAP. Realmente, a dimensão é a da promiscuidade com o inferno, basta ver a catadura dos candidatos a serem proprietários da TAP, quaisquer que sejam. Portanto, esta é uma operação que o Sr. Secretário de Estado e o Governo, no seu conjunto, não podem mascarar em relação ao alto risco e à incapacidade que têm em defender interesses fundamentais. Portanto, é a privatização pela privatização e, é claro, a defesa de interesses e a defesa de uma ideologia que leva a que toda a oferta pública de transportes, mas toda!, seja privada.

Aplausos do BE.

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

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr.^a Presidente, começo por endereçar um cumprimento muito especial ao Sr. Secretário de Estado das privatizações.

Ouvi o Sr. Secretário de Estado dizer que não se importava de ficar conhecido como o Secretário de Estado das privatizações. Imagino que não se importe nada e que até tenha muito orgulho nisso, porque para todos os membros deste Governo, em tudo aquilo que cheire a Estado ou a capital do Estado, arrepiam, Sr. Secretário de Estado. Então, o Governo diz que privatiza porque as dívidas são muito grandes.

Sr. Ministro, acho que essa é uma afirmação duplamente enganadora. O Sr. Secretário de Estado não diz como é que as dívidas surgiram ou continuam a surgir e o que devia dizer é que foi devido às péssimas políticas prosseguidas pelos anteriores governos e por este Governo, que endividaram sobremaneira estas empresas, porque as subfinanciaram, porque desinvestiram naquilo em que deveriam investir, porque é para

isso que os portugueses pagam impostos. O Governo pôs as empresas a recorrer à banca, a servir a banca. A vossa lógica ideológica é sempre a mesma, não há hipótese, não há forma de escapar.

Mas a sua afirmação também é enganadora porque o Estado vai assumir essas dívidas. As pessoas não de pensar assim: «Bem, se passa para os privados, os privados pagam tudo». Nada disso, são os portugueses que as vão pagar, e depois as empresas são entregues ou concessionadas aos privados sem encargos. Ora, assim, Sr. Secretário de Estado, é óbvio que se vê precisamente quem é que os senhores estão a servir. É para esses que os senhores trabalham, não é para as populações, nem para os utentes!

Para os utentes, as respostas são outras: acabe-se com 51 comboios na linha de Cascais! Precisam deles? Não interessa! Já aqui foi dito que as pessoas andam amontoadas no metro. Interessa? Não! O Sr. Secretário de Estado até diz que as pessoas esperam pelo metro 40 segundos, no máximo 3 minutos! Isto é para rir, Sr. Secretário de Estado!

Retiram-se comboios na linha do Douro sem prévio aviso à população — «não interessa, não é a população nem os utentes que nós estamos a servir.» Entende, Sr. Secretário de Estado? Assumam os vossos interesses e quem servem na vossa política governativa, que já cansa e que estraga o País.

Sr. Secretário de Estado, também quero dizer-lhe que não estão a cometer apenas erros para o presente como estão a cometer erros para o futuro. Foi uma brutal asneira aquilo que os senhores fizeram ao retirarem os passes sub-23 e 14-18, e eu vou dizer-lhe porquê. Já disse ao Sr. Ministro do Ambiente e quero dizer também ao responsável do setor dos transportes e privatizações o seguinte: era fundamental habituar os jovens deste País à utilização do transporte coletivo. Incentivar os jovens a essa utilização é fundamental para que depois, no futuro, os jovens venham a pensar que é inútil passarem do transporte coletivo para o transporte individual. Isto é uma aposta no futuro. Nós queremos reduzir o transporte individual a bem das cidades, a bem do ambiente, em benefício de uma menor poluição, não é verdade? Os senhores fazem tudo ao contrário. Os senhores retiram um incentivo que existe para que os jovens utilizem de uma forma mais massiva o transporte coletivo! Tudo ao contrário, Sr. Secretário de Estado!

Quero dizer-lhe que a política de transportes deste Governo é uma absoluta desgraça.

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma pergunta, tem a palavra a Sr.^a Deputada Cecília Honório.

A Sr.^a **Cecília Honório** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, gostava de lhe colocar uma questão prévia e de lhe perguntar por que raio sente tanto orgulho em estar no topo do *ranking* das privatizações de transportes quando, no fundo, isto significa exatamente que está a liquidar o transporte público em Portugal? Que raio de orgulho é este que o senhor pode espalhar neste debate?

Questão sobre a linha de Cascais: a linha de Cascais serve diariamente 80 000 pessoas, é uma linha centenária que serve muita gente na deslocação casa/trabalho e é entendida por V. Ex.^a como um teste piloto à concessão das linhas suburbanas a privados.

Dou-lhe conta de como tem sido tão bem feito o serviço de «limpeza»: em 2011, acabaram com os rápidos São Pedro — Cais do Sodré; hoje, acabaram com 47 comboios, ao mesmo tempo que acabaram com todo o serviço de rápidos entre as 10 horas e as 17 horas. Trata-se de um recuo da oferta nesta linha de, pelo menos, 20 anos.

Qual é o argumento e qual é a lógica desta contração? Vem V. Ex.^a porventura dizer que o argumento é que os privados garantem o investimento para a manutenção de uma linha que tem as suas especificidades. Sabe que o argumento é falso, sabe que a história nos diz que não há nenhum investimento dos privados, o que há é a distribuição dos dividendos no fim da festa.

Mas, a este propósito, e com os vossos argumentos, quero perguntar-vos, ainda, o que vai sustentar o que está no PETI (Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas) de um investimento público para esta linha de 160 milhões de euros? Quem fica com a dívida nós já sabemos. Quem suporta este investimento, é, evidentemente o bolso de todos os portugueses. Ao mesmo tempo que os bilhetes vão ficar, obviamente, muito mais caros e a oferta é contraída, vamos ter muito menos comboios.

A lógica não é nenhuma do ponto de vista do serviço público e do ponto de vista do direito à mobilidade, a não ser esta, que lhe dá orgulho: os privados ficam com a carne e os cidadãos e as cidadãs ficam a roer o

osso no que toca à oferta pública e a este direito fundamental, que é o direito dos cidadãos e das cidadãs à mobilidade.

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado, a STCP — Sociedade de Transportes Coletivos do Porto — e a Metro do Porto são duas empresas fundamentais para a mobilidade das populações do distrito do Porto. São empresas construídas com o dinheiro público, com o dinheiro de todos nós, investimento que nenhum privado esteve disponível para fazer. Agora, que o investimento está realizado e que a dívida até está assumida na dívida pública nacional, o Governo pretende privatizar os lucros da STCP e da Metro. Mas não é só. E, ao contrário do que foi dito por parte da bancada do PSD e pelo Sr. Secretário de Estado, à dívida que estas empresas emitiram por causa da construção das respetivas linhas, soma-se uma nova dívida. É que o Governo, além de integrar os lucros destas empresas, pretende criar uma autêntica e milionária PPP. São rendas garantidas para as empresas que vão ficar com a STCP e a Metro. Aos lucros da bilheteira somam-se os lucros do investimento, do financiamento por parte do Estado.

Portanto, Sr. Secretário de Estado, toda aquela conversa de que é preciso acabar com o endividamento do Estado, não haver transferências do Orçamento do Estado para estas empresas é mentira, e sabe muito bem que é mentira, porque o Governo vai garantir rendas milionárias às empresas privadas que vão ficar com os transportes. Portanto, trata-se de um processo inaceitável, de um crime económico para o País.

Mas, mais: a STCP e a Metro do Porto foram construídas numa lógica de serviço público. A entrega ao setor privado implica que a lógica seja o lucro, exclusivamente o lucro e, portanto, a somar ao crime económico temos o crime social.

O Sr. Secretário de Estado sabe que as pessoas fazem muito bem a diferença entre aquilo que é público e aquilo que é privado e qual é o verdadeiro serviço público. É que os privados têm a lógica do lucro, e isso tem implicações no serviço público. Vou dar-lhe casos concretos: em relação a linhas já concessionadas no distrito do Porto que vieram da STCP e foram entregues a privados — as carreiras 54, 55, 64 e 94 —, a consequência de concessão a privados foi a redução de frequência e a redução do horário de transporte, tendo deixado de ser assegurado o transporte do início da manhã e a partir das 19 horas e tendo o preço praticado disparado.

Por exemplo, na carreira 9, o preço por quilómetro é superior em 23% àquele que era a média da STCP. Portanto, há uma grande diferença entre o serviço público prestado por empresas públicas e aquilo que diz ser um preço de um serviço público prestado por privados, porque esses têm a lógica do lucro e, nesse sentido, o PCP é contra a privatização destas empresas.

Deixo duas perguntas finais.

Em primeiro lugar, a EMEF, recentemente, baixou o preço em 1,7 mil milhões de euros no concurso para a manutenção da Metro do Porto. Como é que justifica, do ponto de vista da defesa do interesse público, esse «descontinho» de 1,7 mil milhões de euros que, segundo notícias, partiu do Sr. Secretário de Estado?

A segunda pergunta tem a ver com o facto caricato de a entidade pública que gere a Metro do Porto não poder ser pública. Mas só se for portuguesa; se for uma entidade pública espanhola, então já pode concorrer e ficar com a concessão da Metro do Porto. Como é que explica este facto, Sr. Secretário de Estado?

Aplausos do PCP.

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

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, sobre a EMEF, o meu gabinete já teve ocasião de dar resposta às questões solicitadas. Eu não dei — e assumi-o publicamente na altura, no Parlamento, na Comissão de Economia e Obras Públicas — nem no início, nem no meio, nem no final do processo, nenhuma orientação à EMEF nem sobre a sua estratégia de se juntar a um outro fornecedor de serviços de manutenção ou ir sozinho, muito menos quanto à

política de preços. Queria deixar isso completamente claro aqui, no Plenário, dizer que não dei nenhuma orientação, que não fiz nenhuma recomendação, nem disse à EMEF para se juntar ou para ir sozinha ao concurso. Este é um aspeto importante que eu aproveito para clarificar, embora já o tenha feito aos órgãos de comunicação social que fizeram a pergunta.

Quanto ao aspeto do preço, parece-me muito importante passar uma mensagem de tranquilidade a todos aqueles que usufruem hoje do transporte público e continuarão a usufruir no futuro nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Para 2015, como em 2014, como em 2013, verificou-se a mesma regra que vai verificar-se para o futuro: o ajustamento de preços é feito à inflação, não há ajustamento extraordinário de preços a partir daqui. Dissemo-lo em 2012, cumprimo-lo nos anos seguintes e é uma das regras que está prevista no concurso. Por isso é que, em 2015, o ajustamento foi zero, ou seja, os preços mexeram zero. Porquê? Porque a inflação foi zero e, portanto, estamos a dar cumprimento àquilo que dissemos.

A terceira nota que quero deixar é sobre a TAP — e com isto concluo esta segunda ronda.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Conclui, mas não responde!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr. Deputado Luís Fazenda, disse, a propósito da TAP, que acha que o caderno de encargos é um documento que não tem qualquer valor específico porque já noutros casos os cadernos de encargos foram publicados, mas, depois, acabou por não se verificar nada noutros países. Nós não só temos a experiência que o caderno de encargos exigente, no processo anterior da TAP, deu origem a uma decisão de não privatizar — e o mesmo, eventualmente, acontecerá agora, se os termos do caderno de encargos não forem cumpridos —, como posso confirmar-vos não apenas que, de facto, foi hoje aberto o *data room* virtual, a plataforma digital de carregamento dos documentos para o processo de privatização da TAP, mas também que está já publicado em *Diário da República* o despacho que marca a data de entrega de propostas vinculativas, e essa data é 15 de maio. Portanto, até 15 de maio, os concorrentes têm a possibilidade de aceder eletronicamente aos documentos, numa lógica de concorrência e transparência, porque todos os documentos estão acessíveis a todos os concorrentes, e de apresentar a sua proposta. Significa isto o quê? Significa que queremos dar rumo, futuro, asas à TAP para voar, porque — não nos enganemos — a reestruturação da companhia com fundos públicos implica despedimentos, diminuição de frota e diminuição de rotas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Onde é que isso está escrito?!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — E se a TAP não tiver condições para crescer e se capitalizar não tem quaisquer possibilidades de enfrentar um choque externo, caso ele exista.

É em nome do futuro da TAP e dos seus trabalhadores que estamos a desenvolver este processo de privatização.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Prosseguimos com os pedidos de esclarecimento, para o que dou a palavra à Sr.^a Deputada Mariana Mortágua.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, o debate já vai longo e não conseguimos perceber, acho que pelo facto de o Sr. Secretário de Estado não ter conseguido explicar, as vantagens da concessão a privados dos transportes. Não conseguimos perceber que vantagens é que há em privatizar transportes!

Apresentámos os nossos argumentos e o argumento de fundo é este: quando uma coisa é propriedade pública, a gestão pública é do interesse do Estado, do erário público, do serviço público; quando se entrega a um privado, o privado gere para o seu lucro, mesmo que isso vá contra o interesse do Estado e das populações. Este é um argumento que me parece muito óbvio e muito válido e ainda não foi desmentido.

Começando pelos transportes urbanos de Lisboa e Porto, a dívida fica no Estado, não passa para os privados. Os serviços estão pior, em nome da tal política de sustentabilidade e melhoria de resultados operacionais, que tem dois objetivos: primeiro, pôr as empresas de transportes a dar lucro operacional para entregar a privados; segundo, reduzir tanto a oferta antes da privatização que, depois, podem dizer «privatizámos e não há nenhuma redução da oferta» — obrigada, ela foi reduzida antes de entregar aos privados, para não haver nenhuma mudança.

Mas quem anda em Lisboa e no Porto sabe que há menos autocarros; sabe que o tempo de espera aumentou muito nos últimos anos; sabe que, se andar de metro, na linha verde, por exemplo, que sei que conhece bem, há três carruagens à hora de ponta sempre cheias, o mesmo acontecendo em várias outras linhas, que estão sempre a abarrotar; sabe que os preços aumentaram; sabe que acabou o passe para idosos, que acabou o direito que os idosos têm à sua mobilidade.

Qualquer pessoa, para aceder a um passe social, neste País, tem de mostrar todas as suas contas. Qualquer sigilo bancário que exista para qualquer rico deste País não é equiparável ao levantamento e ao escrutínio de contas que existe para qualquer pobre metro ou de autocarro.

Ainda assim, depois de toda a degradação da oferta, tudo para privatizar, o Sr. Ministro da Economia atira para o ar números de poupança, como 153 milhões, e ninguém pergunta de onde é que eles vêm. E nós vamos repetindo os números da poupança sem ter o cuidado e a análise crítica para perceber de onde vem a poupança e como é que ela é possível, porque poupança implica melhor serviço com melhor qualidade. Isto é poupar, caso contrário é cortar, não é poupar.

Olhamos para a STCP e vemos que é possível subconcessionar 60% dos serviços, ou seja, a empresa que fica com a concessão vai poder vender essa concessão, subconcessionar a outras empresas, e estas, sim, não têm os mesmos requerimentos de qualidade, estas, sim, podem ter mais trabalhadores precários, estas, sim, podem ter salários mais baixos.

Quanto às obrigações de renovações de frota, a primeira versão do caderno de encargos previa um máximo de cinco anos para renovação de frota. Era demasiado, os privados não queriam e lá fomos mudar para oito anos! Lá fomos mudar as necessidades de qualidade da frota da STCP.

Abre-se ainda a porta à redução de 10% do serviço, há uma redução dos efetivos, em 100 trabalhadores, que passam para a concessão da STCP — mais precariedade, menor serviço, menor qualidade — e, como cereja no topo do bolo, qualquer encargo que haja com uma greve dos trabalhadores contra a gestão privada desta empresa é assumido pelo Estado. Ou seja, o Estado desresponsabiliza a gestão privada da sua relação com os trabalhadores.

Nós não percebemos em que é que isto é melhor: os lucros ficam para o privado, a dívida fica para o Estado, as populações ficam com piores serviços.

Uma última nota, porque não resisto, em relação aos CTT e ao que significa a privatização dos CTT. O que significa a privatização dos CTT é que, em quatro anos, os CTT vão distribuir a investidores — grandes empresas e bancos internacionais privados — o dinheiro suficiente para capitalizar a TAP.

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos, tem agora a palavra o Sr. Deputado Altino Bessa.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, é verdade que o debate já vai longo, é verdade que o debate é interessante. Virmos aqui falar do setor dos transportes públicos é sempre algo que prestigia esta Assembleia.

No entanto, aquilo que também temos verificado ao longo desta tarde é uma centralização naquilo que são os transportes públicos em duas zonas do País, em duas áreas metropolitanas. Aquilo que os partidos da oposição aqui nos trouxeram leva-nos a falar permanentemente de Lisboa e do Porto. O resto do País não existe para os partidos da oposição.

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — Também podemos falar de Castelo Branco, da Linha da Beira Baixa!...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Dizia, há pouco a Sr.^a Deputada Mariana Mortágua que era preciso ter bons transportes públicos na cidade e no interior. Pois é, Sr.^a Deputada, mas a cidade, por acaso, não é só a Área Metropolitana de Lisboa nem é só a Área Metropolitana do Porto. É preciso lembrar que há mais cidades para além destas áreas metropolitanas.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Pois há! Beja!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É preciso não esquecer que, em última instância, quem paga são os contribuintes e são os contribuintes, por exemplo, de Braga, de Coimbra, de Guimarães, de Viana do Castelo que pagam as indemnizações compensatórias.

Por isso, convinha alargarem um bocadinho mais o debate relativamente àquilo que são os transportes públicos a nível nacional e não trazer só aqui a retórica de que este Governo... É bom tratarmos desta questão do ponto de vista ideológico, mas não é nada bom ouvirmos aqui comentários do tipo «os senhores estão ao serviço de quem?», «a quem servem?». Ouvimos aqui um Deputado do Partido Socialista dizer que «estes concursos são um fato à medida para os privados». Convinha saber e convinha o Deputado João Paulo Correia esclarecer a Câmara e o público, que aqui está presente e ouve estas afirmações, ou até as próprias autoridades, porque, se o Sr. Deputado sabe que há um concurso que é feito à medida na privatização, devia denunciá-lo. É que «atirar lama» para cima das privatizações é uma completa incoerência e falta de responsabilidade,...

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

... ainda mais por parte do Partido Socialista, que muito se esquece que foi um dos partidos mais privatizador da história portuguesa,...

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — Está enganado! Este Governo é campeão das privatizações!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP) — ... que colocou no Memorando de Entendimento um sem-fim de privatizações, como é o caso da TAP, e quer agora dar uma interpretação diferente àquilo que, efetivamente, lá consta. Têm muita responsabilidade por aquilo que defenderam noutros Governos, incluindo em 2000 e 2001, num Governo ao qual o atual Secretário-Geral do Partido Socialista pertenceu, pelo que convinha que tivessem um bocado mais de cuidado com esse tipo de afirmações, uma vez que elas são ofensivas e são ofensivas para as bancadas e para o próprio Governo, quando afirmam aqui que há concursos feitos à medida. Por isso, Sr. Deputado João Paulo Correia, tenha mais cuidado com aquilo que diz!

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, quero apenas fazer duas perguntas, de forma muito breve, ao Sr. Secretário de Estado.

Em relação à questão do *Portugal Porta-a-Porta*, segundo sei, já foi implementado em Abrantes, Mação e Sardoal, mas aquilo que queremos, Sr. Secretário de Estado, é que isto seja alargado ao País, porque o País não é só Lisboa e Porto, o País precisa de uma política de coesão territorial para as populações do interior e para as populações que não vivem na área metropolitana.

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Vou concluir, Sr.^a Presidente.

E aquilo que pergunto também ao Sr. Secretário de Estado é relativo à Metro do Porto: é ou não verdade que houve um aumento de passageiros no metro do Porto?! É ou não verdade que o facto de não terem existido greves permanentes, como aconteceram aqui, instigadas muito por determinados partidos desta Assembleia e por determinados sindicatos, conduziu a um aumento de passageiros e, hoje, a Metro do Porto

tem resultados muito melhores do que aqueles que tinha no passado e comparativamente com outros setores de outras áreas metropolitanas?!

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

A Sr.^a **Presidente**: — Ainda para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.^a Deputada Helena Pinto.

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, se as suas palavras-chave são sustentabilidade e qualidade, o Sr. Secretário de Estado não pode sair deste debate sem justificar a privatização da CP Carga e da EMEF. Sustentabilidade e qualidade são sinónimo destas duas empresas. Aliás, até o próprio Presidente da CP está contra a privatização da CP Carga.

Sr. Secretário de Estado, não fuja ao debate: porque a privatização destas duas empresas?

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem, agora, a palavra, para responder, o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, Sr.^a Deputada Mariana Mortágua, vamos às vantagens.

Primeira vantagem: redução de custo. Metro do Porto — 98 milhões de euros em 10 anos; STCP — 58 milhões de euros em 10 anos.

Segunda vantagem: manutenção do serviço e obrigações de investimento em nome do Estado. Os ativos mantêm-se na esfera do Estado, os investimentos são feitos em nome do Estado, que recolhe, no final da concessão, os benefícios desse investimento.

Menos custo, a mesma qualidade, mais investimento — não vejo nenhuma dúvida nas vantagens do nosso modelo relativamente ao modelo que apresenta, Sr.^a Deputada.

Quanto à questão de a dívida ficar dentro do Estado, a dívida já cá está, não fica de repente, por artes mágicas, ela já está no Estado! Portanto, o que fizemos foi ficar num buraco de dívida histórica que gera juros, mas não o cavar mais! Deste modo, demos sustentabilidade operacional e o *cash-flow* operacional das empresas, ou seja, o dinheiro que a operação gera mantém as empresas sustentáveis no curto prazo. De todo o modo, elas têm necessidade de investimento e esse *cash-flow* que é gerado pelas empresas não é suficiente para investir, pelo que havia dois caminhos a seguir: ou o Estado investia ou, através da concessão a privados com obrigações de investimento, eram os privados que investiam em nome do Estado. É este modelo que preconizamos, porque não queremos onerar os contribuintes com mais impostos, porque queremos que esse investimento seja feito pelos privados e, então, entregamos a gestão a privados. Esta entrega tem, em troca, a mesma qualidade de serviço, com mais investimento, fazendo-se, desta maneira, a renovação da frota e melhorando-se a qualidade ambiental da frota relativamente àquilo que hoje existe.

Quanto às greves, já foi aqui referido várias vezes este tema.

Acho que não há qualquer dúvida sobre a tolerância democrática que o Governo tem relativamente às greves, como não podia, aliás, deixar de ser.

Protestos do PCP e do BE.

Aquando da discussão sobre a requisição civil na TAP, dizia-se: «O Governo tem uma grande intolerância à greve». Sabe quantas greves tivemos nós no setor, em 2012, 2013 e 2014? Foram 1076 dias de greve!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — 1076 dias!

Protestos do PCP e do BE.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Foram 1076 dias de greve, parciais e totais!

E, Sr.^a Deputada, Sr.^{as} e Srs. Deputados, os clientes aguentaram tudo isto! Aceitaram perceber que era preciso pagar um pouco mais pelos bilhetes, em nome da sobrevivência do serviço, aceitaram o princípio de que o caminho que estávamos a seguir era um caminho de sustentabilidade e, por isso, as empresas lá estão. Agora, querem investimento feito por privados com a mesma qualidade que é garantida hoje pelos operadores públicos.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Da mesma forma que pretendemos isso para o transporte público de passageiros em Lisboa e no Porto, o mesmo pretendemos para a CP Carga e para a EMEF.

A CP Carga, desde a sua existência, tem prejuízos. E ela existe há muito pouco tempo!

Protestos da Deputada do BE Helena Pinto.

Portanto, temos um problema de auxílios de Estado que estamos a procurar resolver.

Protestos do PCP e do BE.

Estou disponível para o debate na Comissão de Economia e Obras Públicas, com mais tempo, se assim o entenderem. Aliás, já o fiz na semana passada.

Mas o objetivo da privatização é garantir que o custo da prestação do serviço em base comparada diminui para que as nossas mercadorias sejam mais competitivas!

Protestos do PCP.

Para que a nossa economia seja mais competitiva, para exportar mais, para criar mais riqueza e mais emprego. É dessa forma que achamos que conseguimos melhor este objetivo.

Terceira nota, para terminar: no momento em que temos o setor, incluindo a REFER, com sustentabilidade, eu esperava, neste debate, que já vai longo, ouvir uma palavra de cumprimento, de apreço ao Governo por ter conseguido este objetivo, que — palavras dos Srs. Deputados — não existe em mais lado nenhum.

Protestos do PCP e do BE.

Quer dizer, somos a exceção neste caso, não por causa de 2011, em que estávamos falidos, mas em 2015, porque temos um setor que tem uma robustez económica e financeira como não existe em mais lado nenhum.

Há um outro tema sobre o qual valia a pena que a oposição procurasse organizar as suas ideias, se me permitem, que é no concurso da Metro do Porto e da STCP.

O PCP e o Bloco de Esquerda dizem que entregamos rendas milionárias a privados.

Vozes do PCP: — E é verdade!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — O PS diz: «O concurso tem condições que nenhum privado aceita.»

Protestos da Deputada do PS Hortense Martins.

Verdadeiramente, o que o PS diz é: «As condições de remuneração não garantem o serviço, porque é muito mais barato do que aquilo que era antes.»

Protestos do PS.

Decidam-se, Srs. Deputados: ou entregamos rendas milionárias ou não pagamos o suficiente.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Pagam demais! E o dinheiro é nosso!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Da nossa parte, estamos convictos no caminho, estamos a garantir o serviço às populações a um custo sustentável do ponto de vista orçamental e ambiental. E é esse o objetivo que temos de continuar a prosseguir.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Muito obrigada, Sr. Secretário de Estado.

Entramos agora na fase das intervenções.

Para proferir a sua intervenção, em nome do PSD, tem a palavra o Sr. Deputado Afonso Oliveira.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O debate sobre o setor dos transportes e das empresas públicas de transportes é mais uma boa oportunidade para discutirmos, com um grande sentido de responsabilidade, um tema da maior relevância e que diz respeito a todos os portugueses.

Penso que não será necessário reafirmar a importância que atribuímos às políticas públicas em matéria de transportes e o papel que desempenham, nomeadamente, na mobilidade das pessoas, na coesão social e na coesão territorial. Este é um facto que não carece confirmação!

O transporte público e o papel que o Estado tem vindo a desempenhar, ao longo dos anos, na oferta de mobilidade mantém a mesma importância e a mesma atualidade.

Mas as questões que se colocam hoje são bem diferentes, porque é preciso responder à forma de melhorar o serviço público com menor afetação de recursos, garantir a qualidade com redução de custos, para o Estado e para os contribuintes e permitir a participação do setor privado neste esforço de eficiência e de melhoria da oferta de serviços.

Mas para que não subsista nenhuma dúvida sobre o caminho que tem sido seguido na recuperação das empresas públicas de transportes vejamos o que nos diz o Programa deste Governo: «Os transportes, as infraestruturas e as comunicações são pilares fundamentais de competitividade para a economia e para as empresas portuguesas.». Clarifica, de forma inequívoca: «É essencial tomar medidas que permitam a resolução dos défices operacionais crónicos e das dívidas financeiras crescentes e insustentáveis quer do transporte ferroviário quer do transporte rodoviário público.»

Nas empresas de transporte ferroviário e rodoviário público teríamos, então, de melhorar a eficiência dos operadores e alcançar resultados operacionais, estruturalmente positivos, reduzir a dívida financeira e promover a clarificação do modelo de relacionamento com o Estado.

O Programa de Governo, aprovado em junho de 2011, afirmava a urgente necessidade de atuar sobre o défice operacional crónico e sobre a dívida, que tinha crescido, exponencialmente, nas empresas públicas de transportes. Estava assim identificado, e com muita clareza, o grave problema das empresas do setor empresarial do Estado, com especial destaque, pela sua importância e dimensão, das empresas públicas de transportes.

Também no setor empresarial do Estado, e ao contrário do que afirma a oposição, a atuação do Governo é coerente com o que estava previsto no seu Programa, corresponde a uma exigência que resulta da realidade, defende claramente os interesses dos portugueses.

Protestos do Deputado do PS Paulo Campos.

Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Nestas, como noutras matérias, é também nossa obrigação avivar a memória de alguns que insistem em teses que não conferem com a realidade.

Às vezes vão ainda mais longe na sua criatividade e evidenciam conflitos permanentes com a verdade e com os factos! É pena que assim seja, mas é uma fatalidade com a qual temos que viver! Avivemos, então, essas memórias!

O Memorando de Entendimento que, recorde, foi concluído pelo atual Governo em maio de 2014, e que tinha sido assinado pelo anterior Governo do Partido Socialista em maio de 2011, definia objetivos muito claros para o setor empresarial do Estado.

Poderei destacar, muito rapidamente: a redução dos custos operacionais das empresas do setor empresarial do Estado em 15% face aos níveis de 2009; a aplicação de limites de endividamento mais restritos a partir de 2012; uma melhoria da governação das empresas de acordo com as melhores práticas internacionais; um reforço dos poderes de monitorização pelo Governo, com vista à melhoria da eficiência das empresas.

Protestos do PS.

O Governo assumiu estes objetivos e quis cumprir — e cumpriu — estes objetivos. Mas o que aqui está em causa, mesmo que alguns não queiram admitir, é que não era mesmo possível manter as empresas no caminho que seguiram até 2011 com um crescimento exponencial do endividamento e a sua atividade fortemente suportada em dívida; com o investimento assente de forma excessiva e irracional, em custos futuros, com as parcerias público-privadas. E a fatura das PPP está muito clara nos dados revelados, ainda ontem, pelo Eurostat, que mostram que os encargos que Portugal assume com as PPP, no valor de 8,5 mil milhões de euros, superam a fatia de 4,3% do PIB, que Portugal tem destinado ao pagamento dos juros pelo total da dívida pública.

Protestos do PS e do PCP.

Sr.^{as} e Srs. Deputados: Pagámos hoje e pagaremos no futuro erros de governação muito graves — parece que alguém percebeu que eu ia dizer isto mesmo — cometidos pelo anterior Governo.

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

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Mas os últimos três anos de trabalho intenso do Governo inverteram esta perigosa tendência, com resultados operacionais positivos das empresas de transportes e um aumento do número de passageiros, em 2014, face, já, a 2013. Estes são dados objetivos indiscutíveis, são factos comprováveis.

Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: É preciso que haja uma clara consciência coletiva de que a racionalização do setor empresarial do Estado, com a redução de transferência de dinheiros públicos para a sua atividade, representará, no futuro, menos impostos para os portugueses.

Vozes do PSD: — Bem lembrado!

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Infelizmente, o Partido Socialista — como já se viu aqui, hoje, neste debate —, responsável pela forma como deixou o País em 2011, vai tendo posições incompreensíveis e recusa, permanentemente, a atitude e o sentido das responsabilidades, que lhe é exigível!

Ao contrário do que aqui hoje pretende o Bloco de Esquerda, neste debate, o trabalho desenvolvido pelo Governo teve, como objetivo salvar as empresas, recapitalizar as empresas, melhorar a qualidade do serviço prestado aos cidadãos, em suma, colocar as empresas ainda mais ao serviço dos portugueses.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Isso é mentira!

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Termina, Sr.^a Presidente, lembrando-me de Almada Negreiros, que nos dizia: «Quando nasci, as frases que hão de salvar a humanidade já estavam todas escritas. Só faltava uma coisa — salvar a humanidade.»

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — A Mesa regista a inscrição do Sr. Deputado Paulo Campos para formular pedidos de esclarecimentos.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, a intervenção que acabou de ser proferida falou em mobilidade, em coesão territorial, em coesão social e também em seriedade.

Falemos de mobilidade, da importância da mobilidade para os portugueses, e verifiquemos aquilo que aconteceu nos últimos três anos: menos 224 milhões de passageiros! Ou seja, a mobilidade dos portugueses ficou claramente reduzida. É menos 20% daquilo que existia há três anos.

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — Notável!

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — É assim que este Governo e esta maioria tratam o objetivo fundamental que é a mobilidade de todos os portugueses!

Aplausos do PS.

Protestos do Deputado do PSD Hugo Lopes Soares.

Mas vamos à questão da coesão territorial. Já aqui foi dito, muitas vezes, que «agora, sim, é uma política para o interior». Então, pergunto: o que aconteceu à linha da Beira Baixa entre a Covilhã e a Guarda, cujas obras estavam em andamento? Neste momento, três anos depois, continuam suspensas, porque este Governo acabou com uma das grandes linhas da interioridade deste País, que é a linha da Beira Baixa.

Aplausos do PS.

O que é que aconteceu ao metro do Mondego, que este Governo prometeu que iria incluir nas candidaturas ao atual quadro comunitário? Neste momento continua parado, pondo em causa uma ligação fundamental no interior do distrito de Coimbra, nomeadamente entre a Lousã e Coimbra.

O que é que aconteceu ao transporte aéreo entre Bragança, Vila Real e Lisboa? Foi suspenso por este Governo e, neste momento, este transporte continua sem existir.

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — Bem lembrado!

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — É este o nome da coesão territorial que este Governo apregoa mas, que, efetivamente, não concretiza, deixando os portugueses sem essa capacidade de se atingir.

Aplausos do PS.

Protestos do Deputado do PSD Hugo Lopes Soares.

Mas vejamos também a coesão social e o que aconteceu às tarifas nos últimos três anos. Receitas, por passageiro, na Carris — aumento de 41%; receitas, por passageiro, nos transportes coletivos do Porto — aumento de 24%; receitas, por passageiro, na CP — aumento de 13%; receitas, por passageiro, no metro de Lisboa — aumento de 56%; receitas, por passageiro, na Metro do Porto — aumento de 10%. É aqui que se vê também a coesão social, ou seja, os portugueses a pagarem mais por um serviço que é absolutamente fundamental!

Vozes do PSD: — Ah!...

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — E talvez seja por essa razão que 220 milhões de passageiros abandonaram o serviço público.

Protestos do PSD.

Finalmente, se olharmos para os gastos por passageiro, também verificamos o que é que acontece: na Carris, mais 7% por cada passageiro; nos STCP, do Porto, mais 12% por cada passageiro; na CP, mais 9% por cada passageiro; no metro de Lisboa, mais 3% por passageiro; na Metro do Porto, mais 2% por passageiro.

Por último, sobre a seriedade e sobre o endividamento, em três anos, o endividamento das empresas dos transportes aumentou 3,4 milhões de euros, uma média superior aos anos anteriores.

É verdade que não atingiu aquilo que crescia nos Governos de Durão Barroso, que era ainda muito superior. Mas também é verdade que, nestes últimos três anos, o endividamento subiu mais do que nos anteriores seis anos.

Ainda sobre a seriedade, o Deputado Afonso Oliveira comparou um ano de gastos de juros com 30 anos de gastos das PPP. Para ser sério, Sr. Deputado Afonso Oliveira, compare os juros de 30 anos com os gastos das PPP em 30 anos e obterá o seguinte: 240 000 milhões de euros de juros para 8 milhões de encargos das parcerias público-privadas.

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Afonso Oliveira.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Deputado Paulo Campos, deixe-me dizer-lhe o seguinte: parece-me que não ficou completamente satisfeito, na sexta-feira passada, com a resposta que lhe dei em relação aos CTT. Mas hoje vamos falar sobre esta questão, que é ainda mais importante.

O Sr. Deputado mostrou aqui hoje que é especialista em gráficos, tendo mostrado 10 gráficos! Pensei que vinha mostrar um gráfico fundamental,...

Vozes do PSD: — Basta um!

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — ... que traduz o período em que o PS esteve no Governo, que é o gráfico do endividamento, um gráfico fundamental, em que o setor dos transportes tem níveis insustentáveis de endividamento em 2011,...

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Protestos do Deputado do PS Paulo Campos.

... com cerca de 18 000 milhões de euros de endividamento.

Sr. Deputado, ouvi-o muito calmamente, por isso deixe-me responder.

Mas há uma descida desse valor a partir de 2011.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Mas qual descida? Em três anos aumentou mais 3,4 mil milhões!

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Deputado, vou dar-lhe mais uma informação. E pedia à Sr.^a Presidente, desde já, para que sejam distribuídos dois documentos, um gráfico e uma informação.

A informação é do Banco de Portugal e tem a ver com o setor empresarial do Estado. Diz que em 31 de dezembro de 2007 a dívida total sobre o PIB era sensivelmente de 17%. Em 31 de dezembro de 2011 era de 29% — portanto, registou-se um crescimento brutal do endividamento. Em setembro de 2014, era de 26%,

verificando-se uma tendência de descida do endividamento global das empresas de transportes em relação ao passado.

O Sr. Deputado Paulo Campos deveria vir aqui explicar como se chegou a este nível de endividamento e deveria também explicar — porque é notícia hoje — como é que os encargos de Portugal decorrentes de contratos assinados no âmbito das PPP representam 5,12% do PIB. Trata-se do segundo mais elevado entre os países da União Europeia, só a Grécia apresentando valores acima dos de Portugal.

O Sr. Deputado Paulo Campos esteve um período num Governo em que se fez uma gestão que se aproxima da Grécia, neste caso concreto, infelizmente, por más razões. É um mau exemplo a este nível.

O que eu esperava que o Sr. Deputado viesse explicar era um único gráfico, não 10, em que tornasse claro porque é que endividou o País, porque é que acrescentou mais PPP, mais endividamento, sem que isso se traduzisse em melhor serviço público.

Portanto, Sr. Deputado Paulo Campos, da próxima vez, um único gráfico chegaria para a sua resposta.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Paulo Campos** (PS):— Sr.^a Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Campos** (PS):— Sr.^a Presidente, gostaria de fazer chegar à Mesa um conjunto de documentos.

A Sr.^a **Presidente**: — Faça favor de identificar os documentos, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Campos** (PS):— Sr.^a Presidente, é o relatório da Direção-Geral do Tesouro e Finanças relativamente às empresas de setor público, onde constam os dados de endividamento que eu citei, para que aferissem da realidade do aumento de 3,4 mil milhões nas empresas de transporte, uma média superior à verificada nos anos anteriores.

E, já agora, porque foi citado o documento do Eurostat de ontem, apresento esse mesmo documento, onde ficam evidentes as responsabilidades dos diferentes Estados, nomeadamente da Alemanha — 145% do PIB, da Holanda — 116% do PIB, da Eslovénia — 114% do PIB, da Irlanda — 111% do PIB, do Reino Unido — 73% do PIB e da Áustria — 71% do PIB.

Todos estes são países grandes gastadores que têm um conjunto de rácios, incluindo as parcerias público-privadas, muito superiores àqueles que Portugal tem.

O Sr. **Luís Leite Ramos** (PSD): — Só que não chamaram a troica!

A Sr.^a **Presidente**: — Para proferir a próxima intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: Tem ficado patente neste debate que existe uma obsessão ideológica por parte da maioria em privatizar tudo aquilo que pode, em concessionar tudo aquilo que pode.

Sr. Ministro, deixe-me dizer-lhe que temos sempre a mesma coincidência e sempre a mesma desculpa para que o Ministro Pires de Lima nunca esteja presente nos debates em Plenário. Está sempre no estrangeiro.

O Sr. **Hugo Lopes Soares** (PSD): — E é verdade!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — É que a desculpa é sempre a mesma! Ele esconde-se sempre atrás do Sr. Secretário de Estado. Mas também é verdade...

O Sr. **Hugo Lopes Soares** (PSD): — O Bloco de Esquerda sabe!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr. Deputado Hugo Lopes Soares, se gritar menos talvez os trabalhos possam decorrer melhor!

De facto, há uma total recusa do Governo em estudar alternativas, em aceitar alternativas, sejam elas de descentralização ou de capitalização. Há uma total recusa em estabelecer compromissos substantivos.

Vamos tendo alguns passos positivos que vão sendo anunciados ao nível legislativo, mas que, depois, não se consubstanciam no concreto. Esta obsessão ideológica por parte do Primeiro-Ministro — e é ele o responsável por ela — leva a conflitos com os autarcas, leva a conflitos com grande parte da sociedade, mas, acima de tudo, leva a uma ausência da melhoria das condições de mobilidade nas áreas metropolitanas.

Sim, Sr. Secretário de Estado, sim, Sr. Deputado Altino Bessa, nós somos favoráveis à melhoria da mobilidade em todo o País. Somos favoráveis ao transporte flexível e a pedido e, por isso, pensamos que é tempo de o Governo também arrepiar caminho e ser coerente em muitos dos atos que realiza.

Ainda há pouco assistimos à crítica do Sr. Deputado Afonso Oliveira em relação às PPP. Eu, insuspeito que sou tendencialmente contra as PPP, fiquei surpreendido ao ouvi-lo, porque o Sr. Deputado criticou as PPP e, fez uma intervenção de apoio a um Governo que quer fazer muito mais PPP.

O Sr. **Miguel Tiago** (PCP): — Bem lembrado!

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Estamos aqui a tarde inteira a falar de concessões e de subconcessões e, portanto, de mais PPP.

Peço coerência, Sr. Deputado. Pede-se coerência às bancadas da maioria.

Sr. Secretário de Estado, se o Governo parece querer passar competências para o nível intermunicipal e municipal nas áreas metropolitanas, como o PS tem defendido desde há muito tempo, então porque é que não passa das palavras aos atos?

Se quer dar poderes de concedente às áreas metropolitanas e aos municípios porque não os dá já? Se quer integrar autoridades metropolitanas de transportes nas áreas metropolitanas, porque não o faz imediatamente? Porque é que tem essa obsessão de fazer primeiro os negócios das subconcessões e só depois transferir estas competências?

Como dizia ontem o líder do Partido Socialista, António Costa, é como celebrar um contrato-promessa de compra e venda de um imóvel e, entretanto, subarrendar esse mesmo imóvel. Não faz nenhum sentido e o Sr. Secretário de Estado sabe disso. Ainda por cima, há muitos diferendos para resolver com o município de Lisboa e anda mal o Governo em não ser coerente com aquilo que quer propor ao nível da legislação.

Deixo uma última nota sobre a TAP, Sr. Secretário de Estado. Também anda mal o Governo ao querer privatizar à força, contra tudo e contra todos, 100% a dois tempos, que é o modo como o está a fazer.

Falha claramente em vários domínios. Falha clamorosamente no diálogo e no compromisso, no estudo e na análise das alternativas de capitalização. Falha claramente na transparência ao não disponibilizar toda a documentação. Falha ao optar por mais um negócio particular e por mais um ajuste direto. Falha ao querer condicionar um futuro governo. Falha, também, na composição da comissão de acompanhamento, uma vez que lhe colocámos aqui um desafio para nomear a anterior comissão de acompanhamento, mas foi buscar uma comissão de acompanhamento mais amiga da privatização dos CTT.

Sr. Secretário de Estado, também aqui o Governo tem falhado ao nível da solidez jurídica de todo o processo e também devia arrepiar caminho nas subconcessões e arrepiar caminho na privatização da TAP.

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Barreto para pedir esclarecimentos.

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados, Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo, dado terem sido aqui invocados vários números, e para que não fiquem dúvidas, queria começar por fazer um exercício interessante que me parece justo.

No momento em que o Governo tomou posse e utilizando dados oficiais, ou seja, o relatório da Direção-Geral do Tesouro e Finanças de 2010, qual era o valor da dívida total do setor dos transportes? À data, a dívida consolidada era de 16 700 milhões de euros.

Se nada fosse feito, perante um problema desta gravidade, a dívida atingiria em 2015, no final da Legislatura, 23 000 milhões de euros.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Em 2013, atingiu 21 000 milhões de euros!

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — No final de 2013, e com base no relatório que o Sr. Deputado Paulo Campos também referiu — o relatório da Direção-Geral do Tesouro e Finanças de 2013 —, a dívida consolidada era de 15 538 milhões de euros. Vou repetir, Sr. Deputado: 15 538 milhões de euros!

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Não diga isso! Em que página?

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — Esta é que é a realidade.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — A realidade? Está a esquecer-se da REFER?

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — Como foi também a redução do EBITDA de 2010 para 2013: uma redução de 296 milhões de euros. Ouça, Sr. Deputado, que é importante: 296 milhões de euros de 2010 a 2013.

O que houve — e os Srs. Deputados sabem disto —, e que tem a ver com o Sistema Europeu de Contabilidade (SEC 2010), foi uma reclassificação de empresas, não só de empresas do setor dos transportes, mas de 270 empresas, em 2014, que significará um aumento no perímetro da dívida de 6 000 milhões de euros.

Isso teve a ver com o facto de os critérios terem sido alterados, porque as vendas não representam, sequer, 50% dos custos, com a agravante de ter de se incluir também neste critério os empréstimos, o capital e a amortização do capital e os juros. Daí o facto de ter aumentado 6 000 milhões de euros.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Então aumentou ou não aumentou?

O Sr. **Rui Barreto** (CDS-PP): — Isto é que é falar verdade, Sr. Deputado, e não dizer o que o Sr. Deputado aqui veio referir.

Quero também dizer que, perante as circunstâncias em que estávamos, tínhamos de encontrar soluções. Não podíamos limitar-nos a dizer, como a Sr.^a Deputada Helena Pinto disse, «isto está mal, isto está mal»! Isso é uma constatação, mas nós tínhamos de atalhar para encontrar soluções para os problemas.

Aquilo que está a ser feito é uma gestão mais eficiente, mais eficaz, com garantia de serviço público, com garantia daquilo que é essencial para os passageiros, ao melhor custo e com melhores indemnizações, por isso consolidando o que é o desagravamento fiscal e com menos responsabilidades para os contribuintes.

Por fim, deixo uma questão muito simples ao Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo. Se, no passado, quando tinha responsabilidades, o Partido Socialista defendeu a racionalização, o rigor, mais eficiência e mais sustentabilidade, porque é que não consegue ver agora, nestas circunstâncias, que este caminho que está a ser feito é o caminho correto?

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Rui Paulo Figueiredo para responder.

O Sr. **Rui Paulo Figueiredo** (PS): — Sr.^a Presidente, Sr. Deputado Rui Barreto, a dívida foi e é um problema de todos os governos. E já vimos que com o Governo de Durão Barroso o problema foi mais negativo.

O Sr. Deputado não quis debater o presente e o futuro, quis fugir da questão da TAP e da incoerência do Governo entre legislação e subconcessão. Fez mal, pelo que renovamos o desafio ao Governo: arrepie caminho na TAP, arrepie caminho nas subconcessões.

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — Segue-se a intervenção do Sr. Deputado Hélder Amaral.
Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Julgo que, chegando à reta final do debate, convinha começar a fazer o resumo do que foi dito.

Começo por dizer que da esquerda à esquerda do Partido Socialista não surgiu nada de novo. Os argumentos são os mesmos, as soluções sugeridas são as mesmas, mas ainda assim há alguns pontos de contacto.

Sim, queremos defender o serviço público de transportes e queremos defender a mobilidade de todos os portugueses. Mas queremos fazê-lo de forma sustentada, com equilíbrio financeiro e sem onerar os contribuintes portugueses, mantendo a qualidade e a regularidade do serviço.

No entanto, verificamos que há uma rutura insanável na bancada do Partido Socialista. Não quero arranjar mais um problema para a bancada do Partido Socialista, mas sendo um puro prazer continuar a ouvir o Sr. Deputado Paulo Campos...

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — ... verificamos que o que diz é muito diferente daquilo que dizia o Sr. Deputado João Paulo Correia na altura da discussão do Orçamento do Estado para 2011.

Dizia ele que o melhor contributo a dar ao serviço público de transportes era criar condições de sustentabilidade económico-financeira. Dizia mais: «Vivemos uma realidade económico-financeira orçamental bem diferente, com metas mais exigentes e mais rigorosas, daí que o orçamento para os transportes tenha que ser de contração, de redução do limite do endividamento, de redução dos cargos dirigentes. Relembro a redução de 20% dos administradores, 15% na despesa de funcionamento.» E, depois, acusava a esquerda de populismo e dizia que a direita não tinha nenhuma ideia sobre o setor.

Até estamos de acordo com tudo isso, pena é que agora diga coisas completamente diferentes! Não sei se o Sr. Deputado mudou de opinião, ou se, eventualmente, já entrou na lógica de campanha eleitoral e de populismo primário, em que agora diz uma coisa e depois diz coisa diferente. Mas, amanhã, teremos oportunidade de discutir esta matéria.

Sr. Secretário de Estado, estamos, hoje, de facto, a reduzir a dívida do setor dos transportes em Portugal. Para lá das greves, que criam dificuldade e imprevisibilidade, o número de passageiros nos transportes portugueses está a aumentar...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quais greves?!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — ... e, Sr. Deputado Bruno Dias, estamos ainda a fazer aquilo que é bom, que é ver os transportes públicos cheios e não vazios. É bom para quem utiliza e é bom para as empresas que prestam esse serviço.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Mas quais greves?!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E mais: conseguimos reduzir 3800 funcionários sem um único despedimento, repito, sem um único despedimento.

Gostaria de deixar bem claro que hoje temos empresas mais equilibradas — basta olhar para os resultados do EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Não terei tempo para clarificar e

esclarecer toda esta matéria, mas basta ver as contas ou, parafraseando um ex-Primeiro-Ministro: «É fazer as contas!». Na altura, ele falhava as contas; agora, se os senhores as fizerem, seguramente vão acertar.

A Sr.^a **Presidente**: — Terminou o tempo de que dispunha, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, termino fazendo apenas um pequeno alerta.

Para os que defendem que a TAP podia ser intervencionada com ajudas do Estado, há notícias do que aconteceu à LOT, que é a companhia aérea pública da Polónia, a qual, num plano de reestruturação foi obrigada a rever não só a sua frota, mas a reduzir 39% do emprego e a ter um conjunto de dificuldades, tendo de anular linhas. É isso que nós não queremos para a TAP.

O que queremos para a TAP é que reforce as linhas, que mantenha todos os postos de trabalho que é preciso manter, que reforce a sua importância para a economia nacional e não fazer o que os senhores dizem que é possível mas que cada vez mais há provas evidentes de resultados e de decisões da União Europeia de que não é possível, que é utilizarmos os mecanismos de ajuda do Estado, porque ela não dá à TAP o que queremos dar-lhe, que é ter uma TAP maior, a voar mais alto e a contribuir mais para a economia nacional.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Termino, Sr.^a Presidente, dizendo o seguinte: ainda vai haver mais debates sobre transportes.

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Vou concluir, Sr.^a Presidente.

Podíamos encontrar consensos para conseguir uma estratégia de sustentabilidade para as empresas de transporte e a maioria está disponível para o fazer.

Espero que o Partido Socialista também esteja, porque da parte mais à esquerda do Partido Socialista o que querem é destruir o transporte público e ajudar as empresas privadas, porque essas, sim, é que beneficiam sempre que nós deixamos as empresas públicas de transporte em dificuldade financeira.

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

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

A Sr.^a **Presidente**: — Para uma intervenção pelo PCP, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados: Antes de mais, não quero deixar passar em claro a atitude verdadeiramente lamentável do Sr. Secretário de Estado, que optou por ignorar completamente as questões concretas que lhe foram colocadas sobre a retirada de navios catamarãs e *ferries* da Transtejo e da Soflusa; sobre os problemas da manutenção e da operacionalidade do transporte fluvial e, de resto, também do transporte ferroviário; sobre o preço exorbitante dos transportes públicos e a questão concreta dos passes 4_18 e sub23 para os jovens; sobre o compromisso desonrado e quebrado pelo Governo para com os reformados e pensionistas do Metropolitano de Lisboa. É triste, mas revelador do desprezo que este Governo demonstra para com as populações e para com os trabalhadores.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ainda vai a tempo de responder, Sr. Secretário de Estado.

Já agora, responda também, em relação os trabalhadores da TAP, sobre aqueles contratados a prazo que ficaram a saber que vão para a rua brevemente; sobre os trabalhadores do setor a quem os senhores retiraram o direito ao transporte, os ferroviários e os trabalhadores das empresas do setor público; sobre o setor do táxi, relativamente ao qual, até agora, nenhum Sr. Deputado ou Membro do Governo falou,...

O Sr. **David Costa** (PCP): — Bem lembrado!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — ... que este Governo continua a ignorar e a prejudicar cada vez mais de norte a sul do País, nas aldeias, nas vilas, nas cidades, e que tem a ver com o problema dos táxis clandestinos, com o problema da concorrência desleal, com o problema das multinacionais que querem tomar conta do setor, como a Uber norte-americana, que até acordos com a TAP tem feito, com o problema do transporte de crianças e de doentes. Os senhores não têm uma palavra para o setor do táxi e vêm falar do interior do País!?

O Sr. **David Costa** (PCP): — Muito bem!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E, a propósito do interior do País e das regiões mais desfavorecidas, falem da Linha do Vouga, falem da Linha do Oeste, que o Conselho de Ministros resolveu que eram para encerrar e que só o facto de estarem hoje a funcionar é uma vitória da luta das populações e uma derrota pesada deste Governo.

Falem sobre o interior do País, vão às aldeias e às vilas do interior perguntar às pessoas as vantagens que tiveram com o desaparecimento da Rodoviária Nacional, o fim do serviço público.

Os senhores continuam a querer transformar serviços públicos em negócios privados e querem continuar na senda das PPP e das rendas garantidas para os grupos económicos.

Srs. Membros do Governo, o que é importante, de facto, é que este Governo se vá embora e que leve com ele a política de direita. E já ontem era tarde! Para isso, até de TGV podem ir, Srs. Membros do Governo!

Aplausos do PCP.

A Sr.^a **Presidente**: — A Mesa não regista inscrições neste momento, pelo menos. Estamos praticamente a chegar ao fim do debate com os tempos quase esgotados.

Pausa.

Entretanto, inscreveu-se a Sr.^a Deputada Heloísa Apolónia, a quem dou a palavra para uma intervenção. Faça favor, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr.^a Presidente, não me inscrevi antes porque estava a guardar-me para pedir esclarecimentos ao Sr. Secretário de Estado, porque como ainda dispõe de tempo, presumi que fosse falar. Presumi. Tenho esse direito, julgo eu!

De qualquer modo, dado que o Sr. Secretário de Estado não tomou essa iniciativa, vou incitá-lo, talvez, a responder a uma das questões concretas que Os Verdes levantaram e que o Sr. Secretário de Estado ignorou completamente, mas que me parece importante ter uma resposta por parte do Governo. Estando nós a preparar o presente, é importante que tenhamos também um olhar sobre o futuro.

Sr. Secretário de Estado, fala-se muito das alterações climáticas, fala-se muito da necessidade de promover cidades sustentáveis e a questão dos transportes é uma peça-chave em todas estas questões.

Falei-lhe no que qualifiquei uma asneira cometida por parte do Governo quando retirou determinados incentivos aos jovens para uma utilização do transporte coletivo. Claro que não considero que o único incentivo possível seja a existência de um passe 4_18 ou de um passe sub23, mas considero-os elementos importantes para incentivar os jovens à utilização do transporte coletivo, porque nós queremos retirar carros da cidade.

É uma questão difícil, Sr. Secretário de Estado, fazer com que as pessoas abdicuem do transporte individual quando, ainda por cima, não têm uma oferta com qualidade do transporte coletivo e onde — mesmo ao redor de Lisboa, quanto mais no interior do País — muitos locais têm recolher obrigatório porque não têm transportes coletivos a partir de uma determinada hora. É difícil criar um novo paradigma de mobilidade nestas circunstâncias.

No entanto, é preciso gerar um percurso de modo a que os jovens utilizem o transporte coletivo e que este lhes dê satisfação às suas necessidades e que, no futuro, não venham a sentir que há uma utilidade em abdicar do transporte coletivo a favor do transporte individual. Essa habitação é uma questão fundamental. Então, tendo cometido a asneira que cometeu, o que é que o Governo prepara em função deste objetivo?

Depois, Sr.^{as} e Srs. Deputados, ouvir-vos falar do interior quando o grande paradigma deste Governo é encerrar, encerrar, encerrar...

A Sr.^a **Presidente**: — Terminou o tempo de que dispunha, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Vou terminar, Sr.^a Presidente.

Como eu estava a dizer, ouvir-vos falar do interior quando o grande paradigma deste Governo é encerrar, encerrar, encerrar — e poderia continuar a dizer multiplamente encerrar, encerrar, encerrar... — serviços públicos a todos os níveis parece uma brincadeira, Sr.^{as} e Srs. Deputados.

A Sr.^a **Presidente**: — Inscreveu-se ainda, para intervir, o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Tem a palavra, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Intervenho para procurar responder às questões que foram agora colocadas sobre o tema da Transtejo. Não há nenhuma proposta, no meu Gabinete, relativa a qualquer substituição de frota. Portanto, não há nada que eu possa acrescentar relativamente a esse assunto. No dia em que houver e se houver, poderei pronunciar-me em concreto.

Gostava, ainda, de poder abordar dois outros temas.

Quanto ao primeiro, sobre os passes 4_18 e sub23, levantado pelos dois Srs. Deputados que colocaram a questão, gostaria de dizer o seguinte: nós alterámos, de facto, a política e alargámos o apoio em função do rendimento, através das regras do passe Social +. Ou seja, hoje, temos não apenas os jovens, mas também todos os membros do agregado familiar com rendimentos mais reduzidos ou que estejam desempregados a beneficiar desse desconto.

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

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Seriedade, Sr. Secretário de Estado!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Isso significa o quê? Que nós não subsidiámos o transporte em função da idade, mas em função do rendimento, num país de recursos escassos. Foi essa a opção política que tomámos.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

Protestos do PS e do PCP.

Uma última nota sobre os reformados da Carris e da Metro. Julgo que os Srs. Deputados sabem que foi o Governo, há mais de um ano e meio, que, por sua iniciativa, na sequência da decisão tomada por necessidade de sustentabilidade financeira das empresas, fez duas propostas aos reformados da Metro e da Carris. Não tivemos qualquer resposta. Mas até vos posso confirmar, porque julgo que a UGT já deu hoje nota pública disso, que, a seguir a este debate, tenho, no meu Gabinete, uma reunião com os reformados de uma das empresas, a Carris, que pediu esta mesma reunião, na tentativa de procurar minorar o impacto que existe para esses trabalhadores. Sabe o que isso significa, Sr. Deputado Bruno Dias? É que fizemos duas propostas, às quais não tivemos resposta, e estamos, mais uma vez, disponíveis para o diálogo. Vamos tentar encontrar soluções que permitam minorar o impacto dessa decisão.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Levantam os problemas e depois falam assim!

A Sr.^a **Presidente**: — A próxima intervenção é do Bloco de Esquerda.
Tem a palavra a Sr.^a Deputada Helena Pinto.

A Sr.^a **Helena Pinto** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr. Secretário de Estado, como ainda dispõe de 1 minuto e 6 segundos, pode aproveitar para responder à questão central deste debate, à qual o senhor está a fugir desde o início: por que é que vai privatizar toda a oferta pública de transportes no nosso País? Não escapa uma empresa! Responda, Sr. Secretário de Estado. Não encontre evasivas do tipo «sustentabilidade era um dos meus objetivos». Pois é, mas a sustentabilidade, agora, vai toda direitinha para os privados — muito bem arranjadinha e muito bem arrumadinha. Vai toda para os privados!

Outro dos seus objetivos é a qualidade. Sim, senhor, Sr. Secretário de Estado, mas qual qualidade? A qualidade e a segurança do serviço que foram construídas pelas empresas públicas com o esforço, o empenho e a dedicação dos seus trabalhadores?

Sr. Secretário de Estado, percebo que tem de ouvir as orientações, mas, se há alguém, neste debate, que merece congratulação são os trabalhadores e as trabalhadoras das empresas públicas de transporte e era para eles que o Sr. Secretário de Estado devia ter a primeira palavra. Mas não teve! Não teve, Sr. Secretário de Estado!

Por isso, tem uma última oportunidade para responder, porque senão a conclusão óbvia deste debate que, de facto, é muito importante, é a de que liquidar ou privatizar não é o seu lema, é mesmo a sua ideologia, Sr. Secretário de Estado!

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Não há mais inscrições na Mesa para intervenções nem para perguntas.

Pausa.

O Sr. Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares pede a palavra para que efeito?

O Sr. **Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares**: — É para interpelar a Mesa, Sr.^a Presidente.

A Sr.^a **Presidente**: — Faça favor, Sr. Ministro.

O Sr. **Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares**: — Sr.^a Presidente, é sobre a condução dos trabalhos.

Para que não se repita e depois o Governo fique sem tempo, pergunto às outras bancadas se há mais alguma questão que queiram colocar ao Sr. Secretário de Estado, porque senão fica sem tempo para responder a todos.

O Sr. **Paulo Campos** (PS): — Ainda tem 10 minutos!

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, neste momento, só se podem inscrever para intervenções.
Algum Sr. Deputado pretende intervir?

Pausa.

Não havendo mais inscrições, vou encerrar o debate...

A Mesa regista a inscrição da Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino, do PS.

Tem a palavra, Sr.^a Deputada, para uma intervenção.

A Sr.^a **Ana Paula Vitorino** (PS): — Sr.^a Presidente, Srs. Membros do Governo, não vou, de facto, fazer nenhuma pergunta ao Sr. Secretário de Estado.

O que vou dizer é que, depois destes quatro anos e no final deste debate, o que se pode concluir é que este Governo é inimigo do transporte público, é inimigo dos cidadãos e tem uma política retrógrada em matéria ambiental.

Mais: eliminaram serviços, degradaram horários, aumentaram os preços, retiraram passageiros do transporte público... E bem podem vir dar aqui um exemplo de um ou outro serviço em que tenha aumentado.

A prioridade absoluta foi a gestão orçamental, mas, mesmo assim, apesar de qualquer gráfico que possam mostrar, aumentaram o endividamento em 3600 milhões de euros, à semelhança do que se passou no País.

Aplausos do PS.

E mais: a poucos meses do final, o Governo está ansioso por fechar contratos, comprometendo unilateralmente o País e pondo em causa o futuro dos portugueses. É na Metro do Porto, é na STCP... Não se percebe por que é que têm essa fúria ideológica de entregar a Carris e a Metro de Lisboa a privados, mesmo tendo em conta os direitos e a vontade da Câmara Municipal de Lisboa.

É também uma correria para privatizar a TAP. E, Sr. Deputado Hélder Amaral, meu querido colega, ninguém que está aqui quer pôr ajudas de Estado na TAP, portanto, não vale a pena utilizarem esse argumento.

Aplausos do PS.

Mas é também a fusão da REFER com a Estradas de Portugal, em que a única coisa que se anuncia são centenas de milhões de euros de poupanças. Em quê? Em despedimentos coletivos, em despedimento de mais de 600 trabalhadores.

Mas também é assim, Sr. Secretário de Estado, nos macabros viadutos das obras inacabadas e paradas, da ligação, por exemplo, entre Sines e Beja.

Mas também é assim, nas centenas de milhões de euros de poupança nas PPP, que foram dezenas de vezes anunciadas e, de facto, nenhuma poupança foi concretizada.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, a área dos transportes é uma prioridade europeia para a Comissão de Juncker.

A Sr.^a **Presidente**: — Terminou o tempo de que dispunha, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Ana Paula Vitorino** (PS): — Vou terminar, Sr.^a Presidente.

Mas, em Portugal, não é só uma questão de liquidar ou de privatizar empresas, estamos em acelerado regresso ao tempo das carroças, Sr. Secretário de Estado!

Risos do PS.

E mais: o senhor é o pior do estereótipo do vendedor da banha da cobra, que vende «gato por lebre»,...

Aplausos do PS.

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

A Sr.^a **Ana Paula Vitorino** (PS): — ... porque aquilo que o senhor faz é anunciar uma coisa e o seu contrário, mas a herança final é, de facto, apenas a destruição do serviço público de transportes e as privatizações mal-amanhadas que o senhor está a pôr em cima da mesa.

A única boa notícia, Sr. Secretário de Estado, sabe qual é? É que, de facto, isto só dura mais uns meses.

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Presidente**: — A Mesa tem indicação de um pedido de esclarecimento por parte do Sr. Deputado Paulo Cavaleiro, do PSD. A Sr.^a Deputada Ana Paula Vitorino já não dispõe de tempo para responder, mas o Sr. Deputado tem todo o direito de fazer o seu pedido de esclarecimento. Não há tempo para responder, mas há o valor autónomo político da pergunta.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr.^a Presidente, farei uma intervenção.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem, então, a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado Paulo Cavaleiro.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Sr.^a Presidente, eu queria fazer uma pergunta ao Partido Socialista, mas eles como são tão bons a gerir o tempo como a gerir o País gastam sempre todo o tempo de que dispõem, como gastaram muito do nosso dinheiro.

Aplausos do PSD.

Mas o que é importante saudar agora, no fim deste debate, é que discutimos hoje aqui várias coisas, porque foram feitas, porque aconteceram, porque este Governo tem uma marca que não é a de falar, é a de fazer.

Protestos da Deputada do PS Ana Paula Vitorino.

Sr. Deputada, a senhora já teve o seu tempo, agora deixe-me fazer a minha intervenção.

Cada um escolhe a sua forma de fazer. É certo que poderíamos ter feito melhor alguma coisa, como acontece em tudo na vida, mas fez-se. E não estamos a falar de uma qualquer agenda, daquelas que ninguém sabe bem o que é que lá diz, onde cabe tudo e não cabe nada. Mas vamos ver o que nos ensinou o setor dos transportes.

Ensinou-nos que não existem em todo o País e que não existem, por exemplo, em todos os concelhos da Área Metropolitana do Porto, de onde sou, mas que todos pagamos com os nossos impostos.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — É por isso que pagamos impostos diferentes!

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — E se virmos aqui, com os dados objetivos que temos, sabemos que se nada tivesse sido feito, não teria havido reestruturação das empresas e uma redução significativa da dimensão dos conselhos de administração e do número de chefias. Mas o Partido Socialista não concorda com a redução do número de pessoas nos conselhos de administração e do número de chefias?! Ou, então, com a criação do passe Social +, esse, sim, um passe social verdadeiro, não são descontos para todos, mas para quem precisa?!

Protestos do PS e do PCP.

E o Orçamento do Estado, com a redução das indemnizações compensatórias, o Partido Socialista também não concorda com isto?!

Sabemos, também já aqui foi dito, que se não tivéssemos feito nada, a curto prazo o endividamento que teríamos para 2015 andaria na ordem dos 23 000 milhões de euros. Esta é a realidade. Já foi aqui mostrado um gráfico. Cada um mostra o seu o gráfico, o que é preciso é testar as coisas como elas devem ser.

O Partido Socialista precisava de encontrar e acertar a sua agenda. Ontem, numa comissão, ouvi o Partido Socialista criticar o Governo, dizendo que, quando fala dos fundos comunitários, é propaganda. É mais uma área onde deveríamos ter consenso. Mas o PS de hoje está igual ao resto da esquerda, que não está habituada a governar: só elenca problemas e nunca diz qual é a sua fórmula para os resolver. Não conhecemos, deste debate, uma ideia.

Protestos da Deputada de Os Verdes Heloísa Apolónia.

Todos conhecemos esse bicho-papão que é a «destruição do setor dos transportes», mas as privatizações correram bem. Ainda hoje, foi aqui dado o exemplo de acordos com empresas como a ANA e os CTT, em que os serviços não pioraram. É só ver os resultados, como, por exemplo, o do número de passageiros, que aumentou.

Mas, para terminar, vou repetir uma metáfora que já usei aqui uma vez. O Costa do Castelo tem de falar com o Costa do Rato e nós temos de nos entender nesta matéria. O Costa, Presidente da Câmara, deveria explicar ao António Costa, Secretário-Geral do PS, que não é com ameaças que vamos lá.

Vou ler aqui uma pequena notícia que diz: «António Costa reconhece mais vontade ao Governo de Passos Coelho do que ao de Sócrates». E o jornalista ressaltou que o Secretário-Geral falava na condição de Presidente da Câmara de Lisboa e não na condição de Secretário-Geral do PS. Mas o António Costa disse uma coisa notável, que é esta: «Se alguém comprar a Carris e a Metro contra a vontade da Câmara de Lisboa pode estar certo de que lhe vai correr muito mal». Mas isto é uma ameaça? Vai correr mal, como? O Presidente da Câmara António Costa vai fazer o quê? Fechar as ruas? Vai cortar a luz? Não vai deixar que passem os autocarros? É esta a forma que temos de resolver os assuntos?

A Sr.^a **Presidente**: — Queira concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Vou terminar, Sr.^a Presidente, dizendo que percebemos bem quais são as nossas competências, porque sabemos e não concordamos com a taxa turística que António Costa quer criar em Lisboa, mas não é por causa disso que confundimos as nossas competências.

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, queira concluir.

O Sr. **Paulo Cavaleiro** (PSD): — Vou terminar, Sr.^a Presidente.

O Partido Socialista e o seu líder deveriam, de uma vez por todas, ter a coragem de aceitar o desafio do Secretário de Estado dos Transportes e ir ao concurso da Metro e da Carris. Por que é que ele não aceita ir ao concurso? Se acha que tem muito mais capacidade, então vá ao concurso dessa concessão e assim podemos ficar a ver verdadeiramente o que é que António Costa pensa sobre esse setor.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente**: — Está ainda inscrito, para uma intervenção, o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Tem a palavra, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Julgo, Sr.^a Deputada Helena Pinto, não diretamente a si mas à Deputada Mariana Mortágua, que já respondi qual é a vantagem de termos as concessões com possibilidade de serem abertas a privados. Sempre dissemos que tinha de ser numa base comparável, o investimento e o custo mais baixo do que se prestado pelo Estado.

Protestos do BE.

Sr.^a Deputada, aproveitava para voltar a sublinhar a diferença que temos. Tanto nós, Governo, como todos os partidos aqui representados defendemos a qualidade e a regularidade do serviço público. O que nos separa é a visão sobre que entidades é que, obrigatoriamente, têm de prestar esse serviço.

A Sr.^a Deputada e a bancada a que pertence dizem que o serviço público só pode ser prestado por entidades públicas.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Não sobra nenhuma!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Nós dizemos que pode ser prestado por entidades públicas, entidades locais e entidades privadas.

Protestos do BE.

Pode ser qualquer tipo de entidade, não é isso que nos move. O que nos move é a qualidade do serviço e não propriamente a natureza do acionista que o presta.

Sr.^a Deputada, deixe-me fazer-lhe uma precisão. Tem razão quando diz que o cumprimento pelos objetivos que foram alcançados no setor não deve vir só para o Governo, deve vir também para os trabalhadores. Mas o principal cumprimento vai para aqueles que demonstram respeito pela paciência perante as greves, pela tolerância perante o aumento do preço...

Protestos do PCP e do BE.

... repito, pela tolerância perante o aumento do preço...

A Sr.^a **Presidente**: — Srs. Deputados, seria bom escutarmos o Sr. Secretário de Estado. Faça favor de continuar.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Eu falava da tolerância perante o aumento do preço, Sr.^a Presidente. Precipitaram-se, mais uma vez, os Deputados da oposição.

A Sr.^a **Mariana Mortágua** (BE): — Falou em greves!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Pela tolerância perante o aumento dos preços que aconteceu no início da Legislatura e pela resiliência por continuarem utentes e clientes é que deve ir o nosso cumprimento, é para eles que nós trabalhamos todos os dias — não é nem para os trabalhadores, nem para as empresas, nem para os dirigentes, nem para os administradores. É para os clientes e utentes, em nome do serviço, que todos os dias desenvolvemos a nossa política de transportes.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

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

A Sr.^a **Presidente**: — Como todos sabem, este modelo de debate comporta uma fase de encerramento que é preenchida pelo partido da iniciativa e pelo Governo.

O partido da iniciativa é o Bloco de Esquerda e, como tal, dou a palavra ao Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Bloco de Esquerda marcou esta interpelação ao Governo sob o lema «Destruição da oferta pública de transporte». Era um tema para debate e é uma acusação ao Governo e ao longo deste debate provámos que esta é uma acusação certa, porque, de facto, o que está em causa é uma vontade ideológica de destruir a oferta pública de transportes no nosso País.

A lista de empresas a privatizar, a concessionar ou a liquidar é longa. Toda a oferta pública está nessa lista e é assustador, porque não há uma única empresa pública que fique à margem desta vontade do Governo. Nos transportes fluviais, no transporte rodoviário, no transporte ferroviário, no transporte aéreo, não há uma única empresa pública e na manutenção verifica-se exatamente o mesmo traço.

Por isso, liquidar ou privatizar não é apenas a frase infeliz do Sr. Secretário de Estado dos Transportes; é, de facto, o grito de guerra do Governo a tudo o que é oferta pública de transportes, e isso é que nós não aceitamos e por isso é que marcámos este debate.

Aplausos do BE.

O Governo e a maioria disseram-nos aqui várias vezes e de diversas formas que queriam defender a oferta pública, que queriam defender a qualidade. Bem, vem-nos à memória uma frase batida, aquele ditado onde se diz «Bem prega frei Tomás, que muito diz mas pouco faz». E, de facto, aqui não faz nada do que diz, porque quem quer defender não privatiza; quem quer proteger não esquarteja o que é oferta pública e quem quer dar qualidade não vai baixando os padrões da oferta pública de transportes. Porque o caminho retórico não passa disso, é um caminho retórico.

Mas até vale a pena voltarmos atrás nesta linha do caminho que a maioria e o Governo foram traçando para percebermos que não há validade nenhuma racional, há apenas um preconceito.

No início era a dívida e tudo servia para justificar que nada poderia ficar público. Era insustentável a dívida dos transportes e, por isso, tinham de ser privatizados. Afinal, a vontade da privatização mantém-se, mas a dívida também fica do lado do Estado.

Escondida a dívida para debaixo do tapete do Estado, retirando esse peso de cima dos privados, a seguir chegou a chantagem do equilíbrio operacional. E, com isso, os preços foram aumentando, aumentando, a oferta foi reduzindo, reduzindo e as pessoas sabem que hoje pagam mais por menos serviço. E também esta chantagem, do equilíbrio operacional, caiu porque, de facto, o que está desequilibrada é a oferta pública — basta perguntar às populações e elas dizem. Elas, hoje, estão insatisfeitas com os transportes públicos porque este Governo lhes retirou qualidade e, em nome desse equilíbrio, tirou equilíbrio às suas vidas.

E, por último, veio a ideia da redução de custos e aqui o choque com a realidade não é menos objetivo.

Perguntemos, então, se, por exemplo, numa privatização próxima deste setor, na ANA, houve uma redução de custos. Não. As taxas e as taxinhas proliferam, não param de aumentar, e o Governo, passivo, a dizer: «Está tudo no caderno de encargos», «é normal, estava previsto». Bem, mas não diziam ao País que estava previsto, quando diziam que queriam privatizar. Por isso, esta redução de custos sai sempre mais cara às pessoas.

Vejamos, por exemplo, os STCP, quando o Sr. Secretário de Estado nos diz aqui: «Não, garanto que está tudo protegido, está tudo acautelado». Pois está. Está acautelado que os privados que ficarem com esse concurso poderão concessionar até 60% da rede! Poderão agora até comprar veículos com oito anos. Pois está, está acautelado, e os privados vão agradecer. No final, os privados vão mesmo agradecer todas estas mudanças que o Governo está a fazer!

Por isso, quando o Governo fala em sustentabilidade, a pergunta que deve ser feita é esta: sustentabilidade para quem? E aqui a resposta é clara e inequívoca: não é para as pessoas, que sabem que são insustentáveis estes níveis de qualidade de serviços públicos, mas, sim, para os privados, que sabem que vão ter empresas que dão lucro, sabem que vão ter empresas que lhes garantem rendas, porque, se assim não for, sabem que vão ter da parte do Estado e têm a certeza de que, da parte da dívida, não lhes toca sequer 1 cêntimo.

Ora, esta é a escolha da sustentabilidade de quem, de facto, quer realmente a sustentabilidade para os privados e não para as populações.

Mas, já agora, a sustentabilidade de quê, também no que toca às relações laborais? O Sr. Secretário de Estado vai falando, vai falando, vai falando e, volta e meia, lá estala o verniz. Volta e meia, já percebemos por que é que, quando os trabalhadores nos dizem que tentam falar com as administrações das empresas públicas, elas não lhes abrem a porta.

Afinal, as ordens vêm de cima — e vêm bem de cima, do Ministério, particularmente do Sr. Secretário de Estado, que é o responsável da área. É que ele não quer falar com os trabalhadores, porque até não gosta das greves: «Malvados trabalhadores, que têm a mania de reivindicar direitos! Era tão mais fácil se estivessem caladinhos, se fossem obedientes! Se até aceitassem que estão a prestar um mau serviço, mas se estivessem caladinhos e nem uma palavra sobre a matéria».

Mas não, há direitos dos trabalhadores e há direitos das populações, e é desses direitos de que o Governo não gosta. É por isso que este Governo está a prazo. Disso temos nós a certeza.

Mas falemos também da qualidade. Vejamos, já agora, por que é que o Governo, que gosta tanto da qualidade, quer privatizar a EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário). Não houve uma única explicação sobre a razão por que o Governo não reconhece a EMEF como a melhor empresa do País de manutenção ferroviária, que, já agora, também é a única, e que demonstrou, a nível internacional, que tem galões cá dentro e tem galões lá fora. O Governo não reconhece essa qualidade. A EMEF não tem problemas financeiros, porque está a caminhar para a sua sustentabilidade, mesmo nos parâmetros do Governo. Tem é, de facto, um enorme defeito: é pública e, por isso, tem de ser privatizada.

É esta a escolha de um Governo que também não tem em conta uma vertente essencial, que é a da soberania. E, já agora, ficou por responder uma pergunta muito simples: se for preciso responder a um cataclismo ou a uma calamidade, se for preciso acionar os mecanismos da proteção civil, e se este programa do Governo for por diante e for tudo privatizado, a que é que se vai agarrar o Governo para defender a soberania, a que é que se vai agarrar o Governo para defender as pessoas? Vai pedir aos privados? Ou vai fazer uma requisição civil, também nestes casos? É que é esta a escolha de um Governo que não deixa pedra sobre pedra nesta matéria.

Para terminar, Sr.^a Presidente, e para não me alongar mais no tempo, quero dizer o seguinte: de facto, percebemos das intervenções do Sr. Secretário de Estado que ele, quando se levanta de manhã e se vê ao espelho, olha ansiosamente para si próprio e interroga-se: «Que mais posso eu privatizar?». Ele, de facto, tem um objetivo: não é tanto a questão do equilíbrio das contas públicas, não é sequer a vontade de ter padrões de qualidade no serviço de transportes; é, sim, ganhar a medalha de ouro das privatizações.

A Sr.^a **Presidente**: — Queira terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Vou terminar, Sr.^a Presidente.

Quer sair do Governo com a medalha de ouro na lapela, mas nós sabemos bem que esta medalha de ouro é feita com os anéis daquilo que construímos durante décadas e com aquilo que o País não pode perder.

Este Governo está a prazo e as suas políticas também. E há uma garantia: é que o povo que fica cá vai ficar para lutar contra estas escolhas e contra esta destruição do País.

Aplausos do BE.

A Sr.^a **Presidente**: — Pelo Governo, no período de encerramento do debate, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Sr.^a Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: De facto, o debate que nos trouxe aqui hoje, requerido pelo Bloco de Esquerda, sobre transportes públicos, acaba por não ser um debate sobre transportes públicos mas, sim, sobre empresas públicas. Não que já não desconfiássemos de que, verdadeiramente, do que estávamos a falar era do capital das empresas e não propriamente do serviço. Estávamos a falar da matriz ideológica de que só o Estado pode prestar serviços públicos *versus* o que interessa é a qualidade do serviço e não propriamente o capital que o presta.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Quem é que falou dos táxis, quem foi?!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Ficou clara essa diferença que temos. Ficou claro também que o Bloco de Esquerda procura interpretar sempre o pensamento do Governo nas várias matérias.

Sobre isto, Sr.^a Deputada, Sr.^{as} e Srs. Deputados, o Governo responde com resultados: qualidade, porque não apenas mantivemos o serviço público com índices de qualidade, equiparados aos dos principais países europeus, como ajustámos o preço em paridade do poder de compra à média europeia, como garantimos a sustentabilidade do serviço em nome desse mesmo serviço e dos clientes e utentes que todos os dias o utilizam nas deslocações casa-trabalho e em lazer.

Era conhecido que o pacote financeiro não cobria nem os défices operacionais, nem os juros e a dívida para pagar os juros, associada ao lastro histórico que herdámos.

Foi por isso que, em boa hora, o Partido Socialista, na negociação do Memorando anterior, pôs o Plano Estratégico de Transportes (PET) para ser apresentado três meses depois. Ou seja, reconheceu que tinha estado seis anos sem apresentar esse Plano e que o Governo que se seguia tinha a capacidade de o apresentar três meses depois. Apresentámos, executámos e cumprimos.

Sem pressa, Sr.^a Deputada, sem pressa, Sr.^{as} e Srs. Deputados, delineámos o Plano no início da Legislatura e cumprimo-lo até ao fim da Legislatura. Como é normal num regime democrático, aquilo que a Constituição prevê é que, em quatro anos, o Governo execute as suas políticas.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Está a falar da linha do Oeste ou da linha do Vouga?

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Relativamente aos concursos que estão, neste momento, em execução, queria reiterar aqui, para descanso das populações, porque é para elas que governamos,...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Só se for para as populações do Lichtenstein!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — ... que não apenas temos a garantia no caderno de encargos de que a qualidade e a regularidade do serviço se mantém, mesmo que prestado por privados, como as garantias tarifárias estão também efetuadas nesse caderno de encargos, isto é, as tarifas só podem ser ajustadas à inflação.

Temos, de facto, vontade de rapidamente materializar as poupanças que estão previstas neste concurso. E foi por isso que o Governo, já esta semana, confirmou a adjudicação que tinha sido feita pelo Conselho de Administração da Metro do Porto para o concurso da Metro do Porto. Está já confirmada pelo Governo essa adjudicação, porque queremos que os 98 milhões de euros de poupança, em 10 anos, que está previsto na proposta relativamente ao custo atual, sejam concretizados.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Com a EMEF ou sem a EMEF?

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Gostava ainda de dizer, Srs. Deputados, que, relativamente à STCP, sim, também queremos materializar a poupança de 58 milhões de euros em 10 anos. E na Carris, na Metro de Lisboa, na Transtejo, na Soflusa e em todos os outros exemplos que nos foram hoje lembrados pelo Bloco de Esquerda queremos garantir qualidade do serviço, poupança orçamental, sustentabilidade presente e futura. É isso que nos move. Não é qualquer interesse, nem qualquer negócio. Aliás, basta ver o que é que a associação de transportadores privados de passageiros diz sobre o concurso. Elogia o Governo? Porventura elogia as condições económicas? Não, junta-se ao Partido Socialista nos protestos sobre o concurso.

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — Junta-se aos presidentes de câmara!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações**: — Fica aqui bem claro: do nosso ponto de vista, é o serviço, a sustentabilidade do serviço e os clientes que nos interessam.

Queria terminar este debate apelando a que, nos meses que nos faltam, possamos trabalhar em conjunto, Governo e oposição, os partidos que suportam o Governo e a oposição, nos consensos que, julgo, também hoje foi possível identificar.

Primeiro consenso: a descentralização de competências. Este mês teremos a apresentação no Plenário do novo regime de transporte de passageiros, que garante esta revolução na descentralização de competências e na cobertura do serviço público para todo o País.

Segundo consenso: a nota de sustentabilidade. Julgo que todas as bancadas, independentemente de terem uma visão sobre o caminho para essa sustentabilidade, a apoiam. Não podemos gastar aquilo que não

temos num serviço que pode ser prestado em condições de sustentabilidade com receitas próprias. Por isso, discutamos no Parlamento as alternativas para garantir essa sustentabilidade.

Vozes do PS: — Não liga nenhuma ao interior!

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações:** — Por fim, relativamente ao Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas, o PETI3+, que prevê um investimento de 6000 milhões de euros, nos próximos anos, na ferrovia, no setor marítimo-portuário e no setor rodoviário, estamos a falar da linha do Vouga, hoje aqui referida, e da linha do Oeste, da linha do Douro, da linha do Minho,...

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — E da Beira Baixa?

O Sr. **Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações:** — ...e da linha da Beira Baixa, da linha do Norte, da linha do Algarve e dos corredores internacionais, todos eles estão lá previstos.

Assim como no setor marítimo-portuário temos a ambição, que, pelos vistos, também é partilhada pelo Presidente da Câmara de Lisboa, António Costa, e ainda bem, de desenvolver o setor portuário e a capacidade portuária em Lisboa. Mas não só. Queremos também desenvolvê-los em Sines, sem recurso a dinheiros públicos. E queremos desenvolvê-los em Leixões, sem recurso a dinheiros públicos.

É desta forma, sempre que alguém está interessado em desenvolver os setores dos transportes e das infraestruturas, sem intervenção do Estado, que garantimos mais qualidade, com sustentabilidade, sem onerar as gerações presentes e futuras. É isto que queremos que seja a marca dos últimos meses do Governo, na concretização de um plano que foi desenhado há quatro anos.

Aplausos do PSD e do CDS-PP.

A Sr.^a **Presidente:** — Termina, assim, o debate da interpelação n.º 20/XII (4.^a) — Sobre destruição da oferta pública de transportes (BE).

Cumprimento o Sr. Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares, a Sr.^a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade e o Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Quero ainda informar os Srs. Deputados que da ordem do dia da sessão de amanhã consta um debate de atualidade, requerido pelo PCP, ao abrigo do artigo 72.º do Regimento, para debater e questionar o Governo sobre as suas responsabilidades no significativo aumento da pobreza no nosso País.

Iremos, ainda, proceder à discussão conjunta, na generalidade, dos projetos de lei n.ºs 769/XII (4.^a) — Reforça a proteção das vítimas de violência doméstica, procedendo à trigésima quinta alteração ao Código Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 400/82, de 23 de setembro, e à segunda alteração à Lei n.º 112/2009, de 16 de setembro, que estabelece o regime jurídico aplicável à prevenção da violência doméstica, à proteção e à assistência das suas vítimas (PSD e CDS-PP) e 745/XII (4.^a) — Altera o Código Civil, a Lei n.º 112/2009, de 16 de setembro, e a organização tutelar de menores, garantindo maior proteção a todas as vítimas de violência doméstica e de outras formas de violência em contexto familiar.

Serão ainda apreciados, conjuntamente, os projetos de resolução n.ºs 1220/XII (4.^a) — Recomenda ao Governo que proceda à anulação do concurso público para as subconcessões dos sistemas de transporte da Metro do Porto, SA, e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA (PS), 1190/XII (4.^a) — Pela revogação do processo de subconcessão a privados da STCP e da Metro do Porto (PCP), 1251/XII (4.^a) — Anula o concurso público para a subconcessão da Metro do Porto, SA (BE), 1252/XII (4.^a) — Anula o processo de concurso público para a subconcessão da STCP — Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA (BE) e 1255/XII (4.^a) — Pela manutenção da gestão pública das empresas STCP e Metro do Porto (Os Verdes).

Discutiremos também, em conjunto, na generalidade, os projetos de lei n.ºs 705/XII (4.^a) — Revoga a mobilidade especial e o regime jurídico da requalificação de trabalhadores em funções públicas (PCP), 748/XII (4.^a) — Regime comum de mobilidade entre serviços dos funcionários e agentes da Administração Pública (PS) e 704/XII (4.^a) — Revoga o regime de requalificação (BE).

Finalmente, será apreciada a petição n.º 433/XII (4.ª) — Apresentada por Ana Patrícia de Almeida Bonifácio e outros, solicitando à Assembleia da República o reconhecimento das competências dos arquitetos consignadas na Lei n.º 31/2009 e manifestando-se contra as propostas de lei n.ºs 226 e 227/XII (3.ª).

Srs. Deputados, está encerrada a sessão.

Eram 17 horas e 47 minutos.

Presenças e faltas dos Deputados à reunião plenária.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.