



# DIÁRIO

## da Assembleia da República

XIII LEGISLATURA

4.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2018-2019)

## REUNIÃO PLENÁRIA DE 5 DE JUNHO DE 2019

**Presidente:** Ex.<sup>mo</sup> Sr. [Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues](#)

**Secretários:** Ex.<sup>mos</sup> Srs. [Pedro Filipe dos Santos Alves](#)  
[Sandra Maria Pereira Pontedeira](#)  
[António Carlos Bivar Branco de Penha Monteiro](#)  
[Ana Sofia Ferreira Araújo](#)

## SUMÁRIO

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

Deu-se conta da entrada na Mesa da Proposta de Lei n.º 203/XIII/4.<sup>a</sup>, dos Projetos de Lei n.ºs 1217 e 1219/XIII/4.<sup>a</sup>, das Apreciações Parlamentares n.ºs 143 e 145/XIII/4.<sup>a</sup> e dos Projetos de Resolução n.ºs 2178 a 2183/XIII/4.<sup>a</sup>.

Na abertura do debate da Interpelação ao Governo n.º 29/XIII/4.<sup>a</sup> (Os Verdes) — Sobre o combate às alterações climáticas — a importância do setor dos transportes, usaram da palavra a Deputada [Heloísa Apolónia](#) (Os Verdes) e o Ministro do Ambiente e da Transição Energética (João Pedro Matos Fernandes).

Intervieram depois, durante o debate, a diverso título, além daqueles oradores, os Deputados [Luís Vilhena](#) (PS), [Patrícia Fonseca](#) (CDS-PP), [Ângela Moreira](#) (PCP), [José Luís](#)

[Ferreira](#) (Os Verdes), [Carlos Silva](#) (PSD), [João Marques](#) (PS), [Heitor de Sousa](#) (BE), [Hélder Amaral](#) (CDS-PP), [Bruno Dias](#) (PCP), [André Silva](#) (PAN), [Bruno Vitorino](#) (PSD), [Joana Mortágua](#) (BE), [Diana Ferreira](#) (PCP), [Maria Germana Rocha](#) (PSD), [Fernando Manuel Barbosa](#) (BE), [Paulo Rios de Oliveira](#) (PSD), [Duarte Alves](#) (PCP), [André Pinotes Batista](#) (PS), [Jorge Paulo Oliveira](#) e [Bruno Coimbra](#) (PSD), [Hortense Martins](#) (PS), [Carlos Pereira](#) (PS) e [António Costa Silva](#) (PSD).

No encerramento do debate, intervieram o Deputado [José Luís Ferreira](#) (Os Verdes) e o Ministro do Ambiente e da Transição Energética.

O Presidente ([José Manuel Pureza](#)) encerrou a sessão eram 17 horas e 38 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Funcionários, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Jornalistas, vamos dar início à sessão plenária.

*Eram 15 horas e 5 minutos.*

Peço aos Srs. Agentes da autoridade para abrirem as portas das galerias ao público.

Antes de passarmos à Interpelação ao Governo n.º 29/XIII/4.<sup>a</sup> (Os Verdes), sobre o combate às alterações climáticas — a importância do setor dos transportes, vou dar a palavra ao Sr. Secretário para dar conta das iniciativas legislativas que deram entrada na Mesa.

Faça favor, Sr. Secretário.

O Sr. **Secretário** (Pedro Alves): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, deram entrada na Mesa, e foram admitidas, várias iniciativas legislativas.

Refiro, em primeiro lugar, a Proposta de Lei n.º 203/XIII/4.<sup>a</sup> (GOV) — Altera o regime da estruturação fundiária, que baixa à 7.<sup>a</sup> Comissão, com conexão à 5.<sup>a</sup> Comissão.

Deram também entrada na Mesa os Projetos de Lei n.ºs 1217/XIII/4.<sup>a</sup> (PS) — Aprova a Carta de Direitos Fundamentais na Era Digital, que baixa à 1.<sup>a</sup> Comissão, e 1219/XIII/4.<sup>a</sup> (PAR, PSD, PS, BE, CDS-PP, PCP e Os Verdes) — Prorrogação da vigência do observatório técnico independente para análise, acompanhamento e avaliação dos incêndios florestais e rurais que ocorram no território nacional, criado pela Lei n.º 56/2018, de 20 de agosto.

Deram, ainda, entrada na Mesa as Apreciações Parlamentares n.ºs 143/XIII/4.<sup>a</sup> (CDS-PP) e 145/XIII/4.<sup>a</sup> (PCP) — Relativas ao Decreto-Lei n.º 72/2019, de 28 de maio, que concretiza o quadro de transferência de competências para os órgãos municipais no domínio das áreas portuário-marítimas e áreas urbanas de desenvolvimento turístico e económico não afetas à atividade portuária.

Por fim, refiro a entrada na Mesa dos Projetos de Resolução n.ºs 2178/XIII/4.<sup>a</sup> (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que, para efeitos de contabilização na segurança social, equipare cada dia de descarga em lota das embarcações de pesca local e costeira a 3 dias de trabalho, que baixa à 10.<sup>a</sup> Comissão, 2179/XIII/4.<sup>a</sup> (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que reveja o processo de devolução dos retroativos da pensão auferidos pelos mestres/armadores da Associação dos Mestres Proprietários da Pesca Artesanal da Zona Norte, que baixa à 10.<sup>a</sup> Comissão, 2180/XIII/4.<sup>a</sup> (BE) — Recomenda ao Governo medidas de proteção das populações de cavalos-marinhos e que constitua áreas de proteção destas espécies, que baixa à 11.<sup>a</sup> Comissão, 2181/XIII/4.<sup>a</sup> (Os Verdes) — Recomenda ao Governo a construção de um lar de idosos em Sacavém, no concelho de Loures, 2182/XIII/4.<sup>a</sup> (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que avance com os procedimentos legais necessários para a concretização do IC26, tal como perspetivado no Plano Rodoviário Nacional e de acordo com os Estudos de Avaliação da Rede Rodoviária Nacional (EARRN), realizados no ano de 2009, e 2183/XIII/4.<sup>a</sup> (PSD) — Recomenda ao Governo que promova medidas para dar resposta ao problema ambiental em Valongo, decorrentes da existência do aterro da Recivalongo.

É tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Vamos dar início à Interpelação ao Governo n.º 29/XIII/4.<sup>a</sup> (Os Verdes), sobre o combate às alterações climáticas — a importância do setor dos transportes.

Para abrir o debate, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro do Ambiente e Transição Energética, Srs. Secretários de Estado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Os Verdes escolheram para esta interpelação ao Governo o tema do combate às alterações climáticas, com particular ênfase na resposta do setor dos transportes para contribuir para a mitigação e a desaceleração da mudança climática.

Há muitos anos que Os Verdes reclamam urgência e emergência na adoção de medidas de mitigação e de adaptação às alterações climáticas, quer a nível mundial, quer a nível nacional. Se essa urgência tivesse sido levada a sério há uns bons anos, hoje estaríamos num patamar menor de risco. Porém, nos anos 90, por exemplo, Os Verdes alertavam neste Parlamento para o problema da mudança climática e parecia, para vários partidos, para vários Governos e para os órgãos de comunicação social, que estávamos a falar de ficção

científica. Só quando o problema verdadeiramente bate à porta é que muitos começam a despertar para ele e esse desprezo pela urgência de medidas a tomar gerou vulnerabilidades e riscos que poderiam ter sido evitados ou, pelo menos, minimizados.

O que a comunidade científica deixa claro é que se o aumento da temperatura média no planeta se situar acima dos 2°C, em relação à era pré-industrial, as consequências podem ser dramáticas e catastróficas. Todos temos bem presente a devastação provocada pelo ciclone Idai, em Moçambique, e uma coisa é certa: os extremos climáticos e a intensidade desses fenómenos têm tendência para se agravar por todo o mundo, provocando altos níveis de destruição, perda de vidas humanas e muitos refugiados climáticos à procura de sobrevivência. Quanto mais emissões de gases com efeito de estufa se lançarem para a atmosfera, mais se agrava o fenómeno e, quanto mais vulnerável for o território, mais drama se associa a estes fenómenos.

É nestas circunstâncias que Os Verdes não podem deixar de reiterar uma palavra de repúdio pela atitude dos Estados Unidos da América que, com Donald Trump, se desvincularam do Acordo de Paris, como já tinham feito, de resto, em relação ao Protocolo de Quioto, quando têm uma enormíssima responsabilidade nas emissões globais de gases com efeito de estufa, declarando, assim, uma verdadeira guerra ambiental ao mundo.

A verdade é que as alterações climáticas estão aí. Em Portugal, sentimos bem os seus efeitos e, no ano de 2017, por exemplo, sofremos uma das suas consequências devastadoras, consequências agravadas por vulnerabilidades construídas com políticas erráticas e erradas, que mais olharam aos interesses económicos imediatos do que à segurança e à sustentabilidade do território.

Efetivamente, ao longo dos anos a floresta em Portugal foi construída à luz dos interesses das celuloses, expandindo-se vastas e extensas monoculturas de eucalipto, ao mesmo tempo que, muito por responsabilidade de políticas da União Europeia e de Governos portugueses subservientes a essas políticas, se promoveu o abandono do mundo rural, da área agrícola e se deixou a floresta apta para arder ferozmente em anos de seca intensa. Ora aqui está um bom exemplo do que contraria, em toda a linha, uma opção política de adaptação do território às alterações climáticas, que deve identificar, para reduzir, os fatores de vulnerabilidade no País no que respeita aos efeitos das alterações climáticas.

Foi justamente por isso que Os Verdes, nesta Legislatura, inscreveram, na posição conjunta que assinaram com o PS, e trabalharam intensamente para que fosse alterada, a lei da arborização e rearborização — aquela que ficou conhecida como a «lei da liberalização do eucalipto» —, da responsabilidade de Assunção Cristas e do Governo PSD/CDS.

Estancar o crescimento continuado das ininterruptas monoculturas de eucalipto era uma decisão que a sensatez mandava tomar urgentemente. Pela ação de Os Verdes essa decisão foi tomada.

É também por isso que Os Verdes contrariam, desde que foi elaborado, o Plano Nacional de Barragens, que contém a intenção de construção de barragens que representam praticamente zero para a eletroprodução nacional e que têm um efeito gravíssimo a nível da perda de biodiversidade e da fragilização do litoral, contribuindo para a sua erosão, por interferência no transporte de sedimentos pelos nossos rios.

Fez, por isso, bem o Governo quando, também com grande insistência de Os Verdes, decidiu pela não construção da barragem do Fridão — a qual teria também outras implicações concretas na segurança do território —, mas fez mal o Governo em não ter travado a construção das albufeiras do Alto Tâmega, tal como estão definidas.

Na vertente da mitigação das alterações climáticas, é preciso ter consciência de que o setor da energia assume uma responsabilidade de cerca de 70% das emissões de gases com efeito de estufa, em Portugal. Dentro deste, o setor da produção e transformação de energia representa cerca de 25%, pelo que a descarbonização necessária reclama medidas eficazes como, por exemplo, o encerramento urgente das centrais termoelétricas de Sines e do Pego.

O setor dos transportes é outro que tem uma responsabilidade de peso, também perto dos 25% no que respeita às emissões de gases com efeito de estufa, pelo que requer uma intervenção estratégica e consequente que dê resultado na diminuição substancial dessas emissões.

Ora, como se verifica que, entre 1990 e 2016, as emissões de gases com efeito de estufa tiveram um crescimento de 63%, a pergunta que se coloca é a seguinte: como é possível que os sucessivos Governos do PSD, do CDS e do PS, ao longo dos anos, tenham contribuído para esta realidade, demonstrando uma irresponsabilidade efetiva?

O transporte ferroviário é, talvez, daqueles que pode dar um contributo maior e mais relevante para a diminuição de CO<sub>2</sub> no setor dos transportes. Contudo, a política de sucessivos Governos foi, só em três décadas, desde os anos 80, encerrar cerca de 1300 km de linhas ferroviárias, deixando também o interior abandonado.

Não nos esqueceremos de, no âmbito da troica, com o apoio de PSD, CDS e PS, ter sido feita uma proposta para encerramento de 800 km de linhas ferroviárias, de modo a equilibrar o défice.

Estariam as populações dispostas a trocar o seu transporte ferroviário pela obsessão pelo défice? E mais se pergunta: estão as populações dispostas a trocar o adiamento da modernização de serviços e linhas ferroviárias pela cegueira do défice? Ou consideram, como nós, que o equilíbrio das contas públicas não se faz através do corte de investimento em setores fundamentais para dar resposta aos cidadãos, mas, sim, através do fomento de uma atividade produtiva sustentável, que gere riqueza, postos de trabalho e, conseqüente e naturalmente, mais receitas para o Estado?

Com toda a franqueza, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, quando o Governo PSD/CDS suprimiu o transporte diário de passageiros na Linha do Leste, quem ficou a perder com isso? As populações, obviamente.

Quando Os Verdes batalharam junto do atual Governo e conseguiram, finalmente, a reposição do transporte diário de passageiros na Linha do Leste, quem ficou a ganhar com isso? As populações, obviamente, e, mais, a dinâmica económica e social da região.

Foi naquela lógica de desinvestimento que não se adquiriu material circulante para a renovação necessária e que, em simultâneo, se descuidou completamente na manutenção dos comboios em circulação, cada vez mais envelhecidos e com mais problemas técnicos. Desintegrou-se a EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário S.A.) da CP e deixou-se de contratar pessoal para dar as respostas necessárias. O que é que poderia, portanto, resultar daqui? Só problemas, como é evidente.

O mesmo em relação ao transporte fluvial que liga a península de Setúbal a Lisboa. Se durante anos a fio não se adquiriram os navios necessários e se deixaram degradar os que estavam em circulação, se não se contratou o pessoal necessário à navegação dos navios, como esperar que daí surgissem resultados aceitáveis?

Esta degradação do serviço público de transportes foi muitas vezes pensada em nome de uma intenção de privatização, que, designadamente, o anterior Governo PSD/CDS desejava afincadamente e que já concretizava para o transporte urbano rodoviário e queria alargar ao fluvial e ferroviário. E todo este corte no investimento era também feito em nome de um défice baixinho, para Portugal ter prestígio de bom aluno em Bruxelas. E cá os portugueses a sofrerem os efeitos destes desinvestimentos, como hoje está bem patente e é sentido na pele por tanta gente!

Portugal precisa urgentemente de uma política de transportes que mobilize os cidadãos para a utilização dos transportes coletivos, designadamente nos seus movimentos pendulares, de modo a que estes não se façam maioritariamente de carro individual — essa é a forma de gerarmos cidades e localidades mais sustentáveis, de diminuir as emissões de gases com efeito de estufa e, também, de garantir o direito à mobilidade dos cidadãos e a ligação entre o nosso território.

Os Verdes contribuíram, durante toda esta Legislatura, para a diminuição do preço do passe social. Um preço acessível e mobilizador é determinante para que os cidadãos optem por utilizar diariamente os transportes públicos. Contudo, a questão da existência de transportes, dos horários compatíveis com as necessidades das pessoas, a questão da regularidade e interligação de transportes, bem como a questão do conforto e da qualidade do meio de transporte são também fatores determinantes para termos uma boa rede que dê resposta a essa mobilidade coletiva.

É por isso que, mais do que pedir desculpas pelas respostas que não são dadas aos passageiros, o que importa mesmo, por parte do Governo, é concretizar o investimento necessário para garantir que os cidadãos tenham confiança no cumprimento de horários aquando da utilização do transporte coletivo.

Essas respostas passam necessariamente por compra de material circulante, pela garantia de condições de manutenção do material circulante, com reservas de substituição de material em reparação e pela contratação de recursos humanos necessários, para que os transportes circulem e para que essa reparação seja feita no menor tempo possível.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, se a transição progressiva dos carros movidos com recurso a combustível fóssil para os carros elétricos é uma questão positiva, a verdadeira chave do setor dos transportes para cidades menos saturadas e para a redução de CO<sub>2</sub> é a aposta numa boa rede de transportes públicos. A mobilidade coletiva, assim como a mobilidade ativa ou suave, são as grandes apostas estratégicas...

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada, como foi combinado, o tempo utilizado em excesso é descontado no tempo de debate propriamente dito.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Obrigada pela atenção, Sr. Presidente.

Dizia eu que a mobilidade coletiva, assim como a mobilidade ativa ou suave, são as grandes apostas estratégicas a construir no presente para garantir um futuro de sustentabilidade.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, termino esta intervenção lamentando profundamente que o Sr. Ministro das Infraestruturas não esteja presente neste Plenário. Gostaríamos de saber a razão dessa ausência, porque consideramos que essa presença seria imprescindível. É porque o Sr. Ministro veio à Assembleia da República, na semana passada, pedir desculpas e seria importante que aqui estivesse hoje para que, além desse pedido de desculpas, apresentasse propostas e medidas concretas sobre matérias que hoje Os Verdes vão colocar e que dizem respeito concretamente à vida diária das pessoas.

Além disso, é importante dizer o seguinte: enquanto se considerar que as alterações climáticas são apenas da tutela do ambiente, vamos mal. O combate e a mitigação das alterações climáticas é uma matéria transversal que toca praticamente todos os ministérios e ministros em função do respetivo setor e da respetiva tutela, pelo que estes devem vir esclarecer a Assembleia da República, designadamente dar resposta aos pedidos de esclarecimento dos Deputados.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, levamos muito a sério, aqui, na Assembleia da República, não só as questões em matéria da fiscalização ao Governo mas também em matéria das alterações climáticas, que requer respostas urgentes, como referimos.

*Aplausos de Os Verdes e do PCP.*

O Sr. **Presidente**: — Ainda no período de abertura da interpelação, tem a palavra o Governo, por intermédio do Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, João Pedro Matos Fernandes.

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética** (João Pedro Matos Fernandes): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Sendo hoje o Dia Mundial do Ambiente e estando o Governo próximo de aprovar o Roteiro da Neutralidade Carbónica para 2050 e o Plano de Adaptação às Alterações Climáticas 2030, perante esta Câmara o meu discurso de abertura neste debate será necessariamente político mas, da mesma forma, absolutamente rigoroso em face da ambição que temos de ter, da justiça na transição que procuramos, das certezas que construímos e, não nego, das dúvidas do processo que nos assaltam.

A democracia não é proclamação, mas argumentação e procurarei explicar os nossos argumentos para a construção de um modelo económico e social que seja, em simultâneo, hipocarbónico e regenerativo de recursos.

O clima está a mudar. Na bacia mediterrânica, onde Portugal se insere, isso é muito evidente, nomeadamente com a redução da precipitação.

Com orgulho, repito que fomos, já há dois anos, o primeiro país no mundo a afirmar o compromisso da neutralidade carbónica. Mas esta seria, afinal, uma proclamação se não tivéssemos, de seguida, elaborado um roteiro que confirma este desígnio nas próximas três décadas e, com mais detalhe e sentido do dever, elaborado um Plano Nacional de Energia e Clima já para a próxima década, alinhado com este princípio de neutralidade.

Para sermos neutros em carbono teremos de reduzir expressivamente as nossas emissões e teremos de fazer crescer a nossa capacidade de sumidouro.

A discussão da nossa dimensão como pequeno país no mundo das emissões é uma discussão estéril e sem sentido. O tamanho não conta para nada quando todos temos de assumir a responsabilidade que nos é pedida. Portugal vai à frente, é verdade, somos exemplo, é verdade, mas não encontramos na sociedade nem no mundo político, pelo menos ao nível do discurso, quem nos peça que refreemos essa ambição. Pelo contrário. Por isso, o nosso dever é continuar a liderar esta transformação, assegurando que esta liderança no combate às alterações climáticas é um fator de prestígio, mas, mais do que isso, é a razão para investir e criar riqueza em Portugal em prol desse novo modelo económico que prosseguimos.

Sim, a ambição é grande, mas o modelo é realista.

Até 2030, reduziremos as nossas emissões em 50%, valor superior àquele que inicialmente os manifestantes pelo clima nos exigiam, e até 2050 em 85%.

Em paralelo, construiremos uma nova paisagem rural que permita uma redução da área ardida para metade da média atual. Só assim o País disporá da capacidade de sumidouro de que necessita.

Todos estamos convocados para este esforço, até porque, não tenhamos dúvidas, a tecnologia ajuda, mas não basta. Só lá chegaremos com novos modelos de organização e de negócio e com uma alteração de comportamentos. E o terreno parece fértil para que o consigamos, mesmo que não nos devamos entusiasmar com aparentes consensos, pois todos — todos — os setores terão de contribuir para este esforço.

O combate às alterações climáticas faz-se em dois subsistemas que se complementam, mas que, objetivamente, são compostos por ações diversas que convém não confundir.

Falo de adaptação e da mitigação.

O verbo adaptar é consagrado no Acordo de Paris e suscitou dúvidas aos puristas, como se fosse uma forma de adiar a urgência da mitigação. Percebo o argumento teórico, mas não dou razão a quem pensa assim, até porque, no limite, pensar assim é pensar que as consequências do aquecimento global são um problema das gerações futuras. Não são, são um problema de hoje. Por isso a necessidade de nos adaptarmos.

Deste tema falarei, com mais detalhe, no meu discurso de encerramento.

A outra dimensão é, então, a da mitigação, ou seja, a da redução dos gases que provocam o aquecimento global a partir do efeito de estufa.

Cinco setores em causa. Dois deles, os resíduos e a agricultura, não detalharei neste discurso. Por razões que, no limite, até se poderão dizer opostas, eles estão muito condicionados por regras da União Europeia. As metas impostas nos resíduos obrigarão a um esforço enorme, a que chamarei mandatário, bom para os nossos propósitos, mas sem grande margem, no longo prazo, para políticas próprias. No que à agricultura diz respeito, estaremos sempre condicionados pelo que vierem a ser os apoios à produção e estes não são estimáveis até ao horizonte de 2050. Cremos que se a União Europeia conseguir afirmar em conjunto o compromisso de neutralidade que Portugal assumiu, e que à escala europeia ainda não aconteceu, será coerente nas suas políticas agrícolas e favorecerá a descarbonização do setor.

Foquemo-nos, então, na energia e, dentro desta, no setor electroprodutor e na mobilidade.

Temos o compromisso de, em 2030, 80% da eletricidade ter como origem fontes renováveis e, em 2050, 100%.

Nas renováveis, e porque a fonte hídrica tenderá a perder preponderância — não há água para tal e outros usos se afirmarão como prioritários —, são o solar e o vento as grandes apostas, sendo também aquelas com custo de produção inferior ao preço de mercado e, como tal, com maiores ganhos para os consumidores, num país tendencialmente mais eletrificado.

As centrais a carvão de Sines e do Pego serão encerradas em menos de 10 anos e, quanto à do Pego, em cerca de 3 anos. Pergunto-me: quantos outros países na Europa o farão tão depressa? Não creio que exista algum e, a existir, tem energia nuclear, que Portugal não tem, nem terá.

Em 2030, os atuais 6 GW de eólica serão 9 GW. O 1 GW de solar passará também para 9 GW. Não temos forma de conseguir concordar com aqueles que defendem que toda a produção solar deverá ser desconcentrada. Com a previsão de evolução tecnológica de que dispomos, não só não haverá segurança de abastecimento para tal como, se o fizéssemos, deixaríamos aos mais frágeis economicamente a responsabilidade de arcar com o pagamento dos custos globais do sistema. Avançaremos num mês com a legislação em falta para criar as comunidades energéticas, o que se traduz num grande impulso, mas não será nunca suficiente para a massificação do solar.

O nosso calendário para os leilões da produção solar é o seguinte: já em julho, 1400 MW; em janeiro, mais 700 MW; no primeiro semestre de 2020, leilão para as centrais despacháveis; no final de 2020, um leilão para a produção de solar a partir dos planos de água das albufeiras, após a recondução dos seus planos de ordenamento.

Eletrificar o País gerando eletricidade a partir de fontes renováveis e ir multiplicando as suas formas de armazenagem é um desafio ambiental, mas, em paralelo, é um desafio para a tecnologia, para as empresas, para o investimento. Só no solar estamos a falar de 7000 milhões de euros de investimento nos próximos 10 anos.

Com os leilões, seja qual for a sua forma ou resultado, teremos sempre preços de produção inferiores aos do mercado, com ganhos para todos os consumidores.

A tendência natural da economia, mesmo que não tivesse uma condução política segura, é já a da descarbonização. Reduzimos em um quarto as emissões, desde 2005; só no ano passado, conseguimos uma redução em 9% comparando com o ano anterior, valor que triplica a redução registada no conjunto da União Europeia.

Na ausência do compromisso de neutralidade, o País reduziria em 60% as suas emissões até 2050. É uma tendência assinalável, mas não chega. Para chegarmos à neutralidade, o País terá de investir mais 2,5 mil milhões de euros em cada ano, investimento esse que se estima em 85% do setor privado.

Da parcela de investimento público, uma parte expressiva será no setor da mobilidade. Assim o estamos a fazer, assim o estamos a programar.

A oferta atual de transportes de que melhor sei falar — nos metros de Lisboa e do Porto, na STCP (Sociedade de Transportes Coletivos do Porto), e nos navios do Tejo — é mesmo melhor do que era há meses e bem melhor do que era quando iniciámos funções.

Não sei dar melhor prova do que a Soflusa: no momento em que as greves foram suspensas, de imediato o funcionamento regressou à normalidade, sinal de que os meios existentes são bastantes. De igual forma, os horários para os quais foi previsto um ajuste a partir de 8 de junho foram imediatamente repostos.

Chegámos ao início do PART (Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos) na AML (Área Metropolitana de Lisboa) com um navio de folga na Soflusa e dois na Transtejo e transformámos as 30 unidades triplas que estavam paradas no Metro de Lisboa num valor residual, em bom rigor, zero.

A procura nos metros, na STCP, tem sido crescente, mas a resposta na oferta tem sido também a suficiente.

Em todo o território, onde a maior parte das empresas são privadas, os ajustes da oferta têm prosseguido, com a certeza de que, com as novas concessões previstas para o início do próximo ano, a melhoria será ainda mais evidente.

As nossas metas são muito claras: reduzir em 40% as emissões dos transportes até 2030, conseguindo que, nesse ano, um terço da mobilidade terrestre de passageiros seja elétrica. Estes são os objetivos necessários para conseguirmos a descarbonização completa do setor em 2050.

Cerca de 750 milhões de euros de investimento estão em curso e a previsão para o próximo ciclo de investimento financiado por fundos comunitários cresce de forma expressiva, conforme consta do Plano Nacional de Investimentos, em avaliação nesta Casa.

A democracia só tem virtudes. Cito livremente o Sr. Presidente da República que, em relação aos programas dos partidos às últimas eleições europeias, referiu sentir um consenso generalizado sobre a necessidade de combater as alterações climáticas. Será verdade, mas não me iludo com consensos.

Nunca um Governo foi tão longe como o nosso, na ação e no compromisso. Mesmo citando documentos do Governo que não foram originalmente preparados pelo nosso Ministério, de que é exemplo o Plano Nacional de Investimentos, é por demais claro que este é um compromisso coletivo dentro do Governo e não um esforço isolado do Ministério do Ambiente.

Concluo: como dissemos, a próxima década é crucial. Se a democracia é fundamental na configuração de programas diversos e de formas diferentes de lutar contra o aquecimento global, o maior flagelo da nossa geração, será um erro crasso e indesculpável não reduzir em 50% as nossas emissões até 2030 e em 85% até 2050, confirmando Portugal como o país que, no mundo, lidera esta ambição. Se por vezes se ouvem vozes a referir a ausência de um desígnio para Portugal, não tenho dúvidas em afirmar que a descarbonização deverá ser o seu objetivo primacial.

*Aplausos do PS.*

*Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente José Manuel Pureza.*

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, boa tarde.

Vamos passar à fase de debate.

Inscreveram-se, para pedir esclarecimentos ao Partido Ecologista «Os Verdes», três Srs. Deputados.

Como pretende responder, Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia?

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Em conjunto, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra o Sr. Deputado Luís Vilhena, do Partido Socialista.

O Sr. **Luís Vilhena** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia, há um dado que me parece mais ou menos evidente: a estratégia que foi adotada a partir de certa altura, há cerca de 20 ou 30 anos, para a mobilidade terrestre no território português não foi a mais acertada.

Ao contrário do que muitos países já estavam a fazer, privilegiando o transporte coletivo pela via férrea, e não só, pelo transporte coletivo em geral, optou-se por apostar nas autovias. Esta opção revela-se hoje completamente desajustada por dois fatores essenciais: porque incentiva a utilização do transporte individual e porque, mesmo sendo utilizada por transportes públicos, revela-se menos eficiente, mais dispendiosa a longo prazo e com custos energéticos e ambientais que são, obviamente, indesejáveis.

Estamos, por isso, de acordo que é urgente inverter o paradigma que atualmente está instalado. É certo que estamos atrasados na renovação do sistema de transporte ferroviário, mas é sabido que o Governo tem os seus planos e o investimento necessário para caminharmos para um sistema eficiente e também atrativo na sua utilização.

Também é certo que a requalificação do sistema ferroviário tem tardado, pois o lastro que vem do desinvestimento que foi pelo Governo anterior é, em boa parte, o responsável de uma inércia inicial que tem impossibilitado podermos sentir essa mudança de paradigma.

Mas, enquanto aguardamos pelos dias em que essa mudança de paradigma se faça sentir, há uma pequena revolução, mais ou menos silenciosa, que está decorrer nos grandes centros urbanos e que, tenho a certeza, se irá alastrar também para outros lugares. Essa revolução nem sequer precisa de grandes investimentos do Governo, precisa apenas de orientação, regras e ações para que a iniciativa privada e a individual de cada cidadão encontre as condições para mudar os hábitos da forma como se desloca em meio urbano. Estou a falar da mobilidade elétrica ativa, como é o caso das bicicletas, e de outros meios de transporte que podem operar uma transformação significativa na forma como vivemos a cidade.

O Governo apresentou já uma iniciativa que trazia alguns apoios para a aquisição de bicicletas elétricas. Na minha perspetiva, ainda é uma medida um pouco tímida, mas o Governo prepara-se para, já na próxima semana, apresentar o programa Portugal Ciclável, já com uma dotação maior, de cerca de 8 milhões de euros.

Estamos, por isso, a melhorar e no bom caminho, embora considere que se deva continuar a investir nesse sentido. É uma linha de ação que pode contribuir de forma indelével para a forma como nos deslocamos nos meios urbanos, nestes ciclos de casa-trabalho, ou de casa-escola, ou dos *hubs* de transporte para o trabalho, e, por isso, devia ser alvo de uma aposta mais convicta e, por isso, com apoios ou benefícios fiscais para quem aderisse a essa forma de mobilidade, boa para o ambiente, boa para a saúde, boa para a economia.

A minha pergunta, Sr.<sup>a</sup> Deputada, é se considera que a questão mobilidade urbana é um dos caminhos em que devemos, de facto, investir ou se devemos ficar apenas pela utilização do transporte coletivo clássico. Creio que é, de facto, uma aposta revolucionária e, por isso, perguntava-lhe qual é a sua opinião relativamente a este assunto.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Patrícia Fonseca, do CDS-PP.

A Sr.<sup>a</sup> **Patrícia Fonseca** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr. Secretários de Estado, Sr.<sup>a</sup> Deputada, as alterações climáticas são, de facto, um desafio que a todos convoca e que têm de ter uma abordagem transversal. Desde já, saúdo Os Verdes por ter trazido a debate, neste Dia Mundial do Ambiente, este tema das alterações climáticas.

A descarbonização faz-se pelo balanço entre as emissões e os sumidouros, e, por isso, para além da redução das emissões — o que se consegue com uma aposta na mobilidade elétrica, na mobilidade suave, numa redução dos transportes individuais, mas também, por exemplo, na inovação, nomeadamente, com a utilização de novos



combustíveis, não poluentes —, também se faz pelo aumento do efeito de sumidouro. E, também aqui, temos, como é óbvio, de fazer uma aposta, porque neutralidade carbónica é isso mesmo: é um balanço zero.

Os principais sumidouros de carbono são as plantas, os solos e os oceanos. Isso mesmo está identificado no Roteiro para a Neutralidade Carbónica. Portugal tem um Fundo Ambiental que, este ano, tem 400 milhões de euros de orçamento e cuja fonte se deve, em grande parte, às taxas de carbono.

Não acha a Sr.<sup>a</sup> Deputada que o Fundo Ambiental deveria apoiar, também, um investimento em sumidouros? Não acha que deveria haver um modelo de incentivo à instalação, por exemplo, de sistemas florestais que contribuam para a captação de carbono e evitar que a floresta existente arda e o CO<sub>2</sub> lá existente, literalmente se esfume? Como classifica, Sr.<sup>a</sup> Deputada, as afirmações do Sr. Ministro aqui, hoje, quando diz que um dos setores que mais carbono capta, precisamente o setor agrícola e florestal, vai ter de se contentar com aquilo que é a política da União Europeia? Concorda, Sr.<sup>a</sup> Deputada?

É que, na nossa perspetiva, concretamente, o Fundo Ambiental, daquilo que se conhece das opções do Governo, vai ser aplicado, na sua esmagadora maioria, na mobilidade, deixando à sua sorte aqueles que têm a nobre função de captar dióxido de carbono.

Tendo em conta que a Sr.<sup>a</sup> Deputada suporta este Governo há quatro anos, aprovou quatro Orçamentos do Estado e não pode, por isso, enjeitar responsabilidades nesta matéria e pelas políticas conduzidas por este Governo, pergunto: o que pensa relativamente àquilo que pode ser a aposta de um incentivo aos maiores sumidouros de carbono?

*Aplausos do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra a Sr. Deputada Ângela Moreira, do PCP.

A Sr.<sup>a</sup> **Ângela Moreira** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados, valeu a pena insistir.

Sabíamos que o alargamento do passe social intermodal e uma redução significativa do seu preço eram medidas de enorme alcance e significado. Um enorme significado não só para as populações, mas fundamental do ponto de vista ambiental para promover os transportes coletivos em detrimento do transporte individual.

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

A Sr.<sup>a</sup> **Ângela Moreira** (PCP): — Este é um grande passo para um ambiente mais sustentável. A medida tomada nos últimos anos que mais contribui para a proteção do ambiente foi o alargamento do passe social intermodal. Ninguém pode negar que esta medida é inseparável da intervenção determinada do PCP que, desde 1997, nunca desistiu e se bateu pelo alargamento, valorização e redução do preço do passe social, garantindo um significativo alargamento do direito à mobilidade, com impactos francamente positivos no plano da redução dos gases com efeito de estufa.

Mas é preciso mais investimento, é preciso ir mais longe e é indispensável reforçar os transportes públicos, reforçar horários e carreiras nos diversos modos de transporte. No que respeita ao PCP, vamos continuar a insistir em medidas que contribuam para uma melhoria do meio ambiente.

É preciso garantir transportes públicos, é preciso garantir o reforço do número de trabalhadores, é preciso investir e reforçar a capacidade de resposta, é preciso garantir mais oferta de transportes para suprir as necessidades das populações, não adiando para o futuro aquilo que o ambiente exige para agora. É este o caminho. É urgente avançar!

Certamente, o Partido Ecologista «Os Verdes» acompanha o PCP nestas propostas, na necessidade de o Governo investir e resolver os problemas existentes, nomeadamente na contratação dos trabalhadores em falta e na promoção do transporte público. Contamos com Os Verdes?

*Aplausos de Os Verdes.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para responder aos três pedidos de esclarecimento, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia.

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, agradeço ao Sr. Deputado e às Srs. Deputadas que me colocaram questões e que também fizeram algumas considerações sobre a matéria que Os Verdes aqui trazem.

Gostaria de começar por responder ao Sr. Deputado Luís Vilhena dizendo que, efetivamente, a política de transporte ferroviário, digamos assim, foi completamente errada durante décadas e décadas e, hoje, estamos a sofrer os efeitos dessas políticas.

O problema é que, Sr. Deputado, andamos a alertar para esta matéria há muitos anos e os sucessivos Governo, incluindo os do PS, fizeram muitas asneiras relativamente a esta matéria. Se pensarmos que em apenas três décadas foram encerrados cerca de 1300 km de vias ferroviárias, percebemos bem que impacto é que isso tem a nível ambiental, a nível social e a nível económico. E, se virmos desenhado num mapa as linhas ferroviárias que foram encerradas, percebemos muito bem porque é que o interior ficou mais interior. Porque, de facto, o encerramento, a negação de serviços públicos fundamentais às populações, como é a mobilidade, designadamente a ferroviária, afasta potencial de fixação das populações e afasta empresas.

Portanto, fez-se tudo ao contrário e, hoje, andam muitos que tiveram responsabilidade nessa matéria a chorar lágrimas, não sei se de crocodilo, se não, mas, aparentemente, a chorar lágrimas a dizer que, afinal, isso foi tudo um descalabro.

Oiçam-nos, Sr. Deputado, já dizíamos isso há muito tempo!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Têm de pedir desculpas!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Também é penoso perceber como é que numa década a mobilidade pendular que, no início dos anos 90, era feita, fundamentalmente, por transporte público, passou a ser maioritariamente feita por transporte individual. Porquê? Porque os transportes públicos não davam resposta às necessidades dos cidadãos. Tudo ao contrário!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — E mais caros!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — E muito mais caros, de facto! Tornaram-se muito mais caros para as populações, ano após ano. Responsabilidade de quem? De Governos do PSD e do CDS e do PS. É preciso assumir essa responsabilidade — mas não apenas ficar por aí — e inverter, de facto, as políticas para que os resultados sejam outros.

O Sr. Deputado coloca a questão da mobilidade ativa ou da mobilidade suave em meios urbanos. Pois é uma questão que Os Verdes estão fartos de levantar e de pedir que se fomente!

Sr. Deputado, sabe, foi há mais, muito mais de uma década, que Os Verdes apresentaram, pela primeira vez na Assembleia da República, um projeto para se fazer um plano nacional das vias cicláveis para ligar, inclusivamente, localidades. Sabe qual foi a posição de voto do PS? Votou contra, Sr. Deputado!

Não vale a pena ficarmos apenas pelos discursos! As propostas, as medidas concretas, são fundamentais para fazer parte da vida das pessoas e dar resposta às necessidades das populações.

Sr.<sup>a</sup> Deputada Patrícia Fonseca, considero a floresta um importante fator de retenção do carbono, nem poderia deixar de ser de outra forma. Aquilo que lamento — na lógica, de resto, daquilo que eu estava a dizer —, é que o CDS tenha sido um dos principais responsáveis pela lei da liberalização do eucalipto, fragilizando a nossa floresta, fazendo com que ela ardesse mais rápida e facilmente, Sr.<sup>a</sup> Deputada! Está a ver? Não bate a bota com a perdigota!

*Protestos do CDS-PP.*

Nós, Os Verdes, temos trabalhado para o quê? Para tornar a floresta mais resistente, estancando as imensas monoculturas de eucalipto e apostando na floresta autóctone.

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

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — E a Sr.<sup>a</sup> Deputada tem razão: nós não podemos ficar com a nossa dinâmica de produção agrícola dependente da PAC (Política Agrícola Comum). Mas o que é que o PSD e o CDS fizeram, Sr.<sup>a</sup> Deputada? Foi exatamente isso!

Lá está: não bastam os discursos!

A Sr.<sup>a</sup> **Patrícia Fonseca** (CDS-PP): — Pois não, não bastam!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — É fundamental que as medidas reflitam aquilo que é determinante para inverter a realidade. Infelizmente, na vossa lógica ideológica, isso parece-me completamente impossível.

A Sr.<sup>a</sup> Deputada Ângela Moreira — e vou mesmo terminar, Sr. Presidente — levantou uma questão que me parece determinante salientar, a do preço do título de transporte, designadamente do passe social intermodal, do passe único que veio agora a concretizar-se e a beneficiar milhares e milhares de pessoas.

Mas a Sr.<sup>a</sup> Deputada sabe que essa proposta é feita há muitos anos, designadamente por Os Verdes e, também, pelo PCP — é justo dizê-lo. A Sr.<sup>a</sup> Deputada recorda-se da resposta que ouvimos por parte de inúmeros Governos? «Não é possível! Isso era um descalabro financeiro! Isso era pôr as empresas todas na ruína! Isso dava cabo das contas todas!» E, afinal, Sr.<sup>a</sup> Deputada, eis senão quando é mesmo possível! É mesmo possível e é mesmo sustentável! Portanto, isso demonstra o quê? Que quando se sai dos discursos apenas para as medidas concretas e se tomam as medidas reais, isto vai lá, Sr. Deputada!

A Sr.<sup>a</sup> **Ângela Moreira** (PCP): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — E o que é que é preciso? Vontade política! Falta de propostas não tem havido por parte do partido Ecologista «Os Verdes»!

*Aplausos de Os Verdes e do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Passamos aos pedidos de esclarecimento ao Governo.

Inscreeveram-se 16 Srs. Deputados, pelo que haverá duas rondas. Primeiro, o Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética responderá a sete Srs. Deputados e, depois, a nove Srs. Deputados.

Para a primeira pergunta, que cabe ao Grupo Parlamentar interpelante, o Partido Ecologista «Os Verdes», tem a palavra o Sr. Deputado José Luís Ferreira.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Ministro, ouvi com toda a atenção a sua intervenção inicial, ouvi-o novamente falar do desígnio ou da meta de descarbonizar a economia até 2050, mas nós não podemos deixar tudo para 2049. Seria bom que isso estivesse também presente, porque remeter tudo para o futuro é o mais fácil, mas é, ao mesmo tempo, também insistir nos erros do passado.

Sr. Ministro, todas as modalidades de transportes públicos são importantes e complementares para garantir a mobilidade das pessoas, mas também para combater as alterações climáticas, e sem dúvida que a ferrovia é a modalidade que melhor responde a estes dois desafios, à mobilidade e às alterações climáticas.

Neste contexto, uma rede ferroviária moderna e bem planeada que possa interligar todo o território nacional, aproximando o interior do litoral, o norte do sul e capaz de reabrir as portas com Espanha e com o resto da Europa, representa um pilar fundamental para o desenvolvimento do nosso País, para o bem-estar das pessoas e para a sua mobilidade, mas também para reduzir a pegada ecológica no que diz respeito às alterações climáticas.

Foi, aliás, por todas estas razões que Os verdes colocaram a questão da ferrovia como uma das matérias essenciais durante as conversações que permitiram estes quatro anos de governação. Bem podemos dizer que Os Verdes foram a locomotiva que puxou o transporte ferroviário para os carris da governação, mas também podemos dizer que o comboio levou, na nossa opinião, poucas carruagens. E o Governo tem consciência disso.

E, hoje, não estando presente o Sr. Ministro das Infraestruturas para enfrentar esse balanço, mas como a interpelação é ao Governo e não ao Sr. Ministro do Ambiente, terei de falar nestas matérias — e certamente o Sr. Ministro estará habilitado a pronunciar-se sobre elas, porque, de outra forma, estaria cá o Sr. Ministro das

Infraestruturas — e dizer-lhe que o balanço demonstra que o Governo cumpriu, é verdade, alguns dos compromissos assumidos com Os Verdes, mas outros ficaram por cumprir, nomeadamente um que nos parece estruturante e que tem a ver com o cumprimento de uma resolução aprovada por esta Assembleia, a qual teve origem numa proposta de Os Verdes e diz respeito à elaboração de um documento estratégico que seria a base de um plano ferroviário nacional.

Ora, passou o prazo determinado, e nem uma linha. Mas nós continuamos à espera, Sr. Ministro, que o Governo dê resposta aos compromissos que assumiu conosco, mas que assumiu também com as populações.

Refiro-me, concretamente, ao ramal de Portalegre, que, com a construção de uns meros 9 km, aproximará a capital de distrito mais despovoada do País a Lisboa e ligará a sua zona industrial ao porto de Sines, a Espanha e, obviamente, ao resto do País, abrindo as portas ao investimento e criando oportunidades de emprego.

Recordo que, por proposta e por pressão de Os Verdes, a reposição do transporte diário de passageiros na Linha do Leste é hoje um facto e, juntamente com a reabertura da ligação com Espanha, em Badajoz, representa um estímulo para o distrito de Portalegre que não pode voltar atrás, necessitando, aliás, o serviço de ser melhorado, nomeadamente com mais horários.

Refiro-me também à eletrificação da linha ferroviária entre Beja e Casa Branca, devolvendo a ligação direta da capital do Baixo Alentejo a Lisboa. Refiro-me à eletrificação da Linha do Douro até ao Pocinho. E refiro-me ainda ao estudo de viabilidade da reabertura da Linha do Corgo.

É verdade que, muito por força desta locomotiva verde, o comboio passou a integrar as medidas de governação não só com a reabertura de serviços mas também com a aquisição e locação de novo material circulante. Sucede que o Governo demorou tanto a avançar com estas medidas que delas certamente só teremos resultado lá para dois mil e nunca mais!

Resta-nos, portanto, a EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário), como boia de salvação, para que não haja um colapso no serviço ferroviário.

Sr. Ministro, a EMEF viu entrar novos trabalhadores, é verdade, mas não chegam, face às necessidades geradas pelo estado em que se encontra o material circulante da CP, depois de décadas de subfinanciamento e sem qualquer investimento.

O que pergunto, Sr. Ministro, é se o Governo vai, de facto, contratar, ainda neste ano, mais trabalhadores para a EMEF, o que propusemos no Orçamento do Estado, mas que o PS rejeitou, ou se temos de esperar pelo pior para, depois, contratar.

Será preciso instalar-se o caos para, depois, se agir?

*Aplausos de Os Verdes e do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Carlos Silva, do PSD.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: As alterações climáticas são hoje uma realidade cada vez mais sentida no nosso dia a dia.

O setor dos transportes é uma das maiores fontes de emissão de gases com efeito de estufa, qualquer coisa como 25% do total de emissões nacionais, exercendo forte pressão sobre o ambiente e a qualidade de vida dos cidadãos.

Neste particular, a descarbonização da mobilidade passou a estar na agenda. Infelizmente, no âmbito da mobilidade e transportes, Portugal não segue essa agenda. Apesar da muita propaganda que o Governo faz, como hoje mais uma vez aqui assistimos, não faltam propostas para 2050.

Assiste-se, hoje em dia, ao degradar constante do serviço público de transporte de passageiros, conduzido, em alguns casos, até à indigência.

Face a comboios a caírem aos bocados, elétricos da Carris a descarrilar, utentes a sentirem-se mal e a passarem maus bocados por falta de ar condicionado, em serviços que pretensamente seriam de excelência, presidentes das empresas de transportes a queixarem-se do excesso de cativações e da falta de investimento — de resto, estes indicadores superam negativamente os tempos da crise — e com presidente da empresa do transporte fluvial a apelar aos utentes para não virem em hora de ponta, que respostas dá o Governo aos portugueses? Cria uma espécie de transporte público *low cost*, suprimindo lugares sentados, para os utentes

serem transportados como sardinha em lata — diria mesmo que só falta colocar ao serviço dos utentes vagões de mercadorias.

Depois, tivemos também o azar de o Sr. Ministro do Ambiente dizer que, afinal, os problemas nos barcos eram «dores de cura».

E, finalmente, tivemos as desculpas do novo Ministro. Ficou-lhe bem uma certa humildade ao pedir desculpas, mas, hoje, registámos uma falta injustificada do Sr. Ministro e dos Secretários de Estado a este Plenário. É que a função do Governo não é pedir desculpas, é agir para acabar com este caos. É isso que os portugueses esperam deste Governo.

Por outro lado, associado a este capítulo do novo guião eleitoralista socialista, eis que surge neste filme, diria de terror, a atuação do principal responsável disto tudo, que é o Sr. Primeiro-Ministro. É esse mesmo que, durante quatro anos, não comprou, nem alugou material circulante, não contratou pessoal, não autorizou a manutenção, e vem agora, ao fim de quatro anos, próximo de eleições, dizer: «Agora é que é!»

Srs. Membros do Governo, os portugueses sentem todos os dias, na pele, o preço da vossa incapacidade. Por isso, o PSD conta apresentar brevemente ao País um plano emergência para este setor, que passa por, no curto prazo, muito rapidamente, um plano de manutenções do material circulante abandonado em estaleiros, material esse que, dentro em breve, poderá apenas constituir ferro-velho. É dito pelo relatório de contas que 50% da frota da CP está ao abandono.

Temos também outras propostas que passam pela descarbonização, uma das quais será a modernização e a eletrificação de todas as linhas regionais, como forma de melhorar a mobilidade dos cidadãos.

Mas há outras perguntas que têm de ser feitas ao Governo. Por isso, Sr. Ministro do Ambiente, pergunto-lhe: porquê a aposta num plano de expansão como o do metro de Lisboa, que não passa de um carrossel para turistas no centro do centro da cidade de Lisboa, prejudicando centenas de milhares de utentes que vivem fora do centro, piorando a sua mobilidade ao criar transbordos desnecessários na rede, nomeadamente na linha amarela, que serve as populações a norte da 2.<sup>a</sup> Circular, como o Lumiar, Telheiras e os concelhos de Odivelas e Loures, bem como a população de toda a área oeste que acorre a este eixo?

E porquê ainda, Sr. Ministro, a aposta no projeto de metro mais caro do mundo, de 290 milhões de euros para 1700 m de metro?

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado João Marques, do Partido Socialista.

O Sr. **João Marques** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, discutir o combate às alterações climáticas no Dia Mundial do Ambiente reveste-se de redobrada importância. O planeta precisa de respostas urgentes, de respostas conjuntas, neste que é possivelmente um dos maiores desígnios mundiais: o de garantir que as decisões de hoje asseguram a manutenção da qualidade de vida, quer para as atuais gerações, quer para as gerações futuras!

Portugal está na linha da frente do combate às alterações climáticas! Foi o primeiro país no mundo a assumir o compromisso de atingir a neutralidade carbónica em 2050.

Este Governo está na linha da frente das alterações climáticas, quer na definição, quer na implementação de medidas concretas que visam a neutralidade carbónica.

Ainda hoje, teremos mais um exemplo, com o lançamento de uma linha de crédito de 100 milhões de euros para a descarbonização e para a economia circular!

A descarbonização dos transportes ou da mobilidade é fundamental e é parte integrante do Roteiro para Neutralidade Carbónica. Por isso, neste setor, o Governo assumiu um dos compromissos mais ambiciosos, a nível mundial, ao definir uma redução de 40% das emissões até 2030!

A clara aposta nos transportes coletivos, num investimento de vários milhares de milhões de euros, com a implementação de medidas concretas como a aposta na ferrovia, no passe social ou no apoio à aquisição de centenas de autocarros, de comboios e carruagens e de barcos é a prova de que Portugal está no caminho certo para atingir estas metas a que se propôs.

Sr. Ministro, o Roteiro para Neutralidade Carbónica apresenta uma visão de longo prazo de transição energética, do gasóleo e da gasolina para a eletricidade e o para o hidrogénio. Esta transição energética irá necessitar de investimento público, mas também do envolvimento do setor privado e das famílias.

Mas há regiões do País em que, infelizmente, os transportes públicos não são solução, ou porque não existem, ou porque não têm a frequência que os torne numa alternativa viável e compatível com a vida das pessoas.

Falo do interior do País, onde, por vezes, a única forma de ir trabalhar ou de ir a uma consulta ao centro de saúde, é o transporte particular.

Falo de uma realidade específica, que não pode ser esquecida neste processo de transição energética, principalmente quando o gasóleo e a gasolina deixarem de ser custo-eficazes, que é já amanhã, ou seja, em 2030 ou 2035!

Sr. Ministro, pergunto-lhe: num momento em que se discute o próximo Quadro Comunitário de Apoio, que irá certamente contribuir para a transição energética, numa perspetiva de coesão social e territorial, o que nos pode adiantar sobre as soluções para o interior do País, onde não existem alternativas ao transporte individual?

Poderão vir a existir medidas de discriminação positiva para estas regiões, por via do apoio quer à aquisição de viaturas elétricas, quer à instalação de postos de carregamento comunitários ou particulares?

O interior quer e tem que fazer parte do processo de descarbonização dos transportes!

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Heitor de Sousa, do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, este debate sobre as alterações climáticas e os transportes públicos é um debate, como foi classificado pelos seus autores, de urgência e de emergência.

Efetivamente, aquilo que verificamos, ao nível dos transportes públicos, nas principais áreas metropolitanas, é que existe uma grande frustração e uma grande revolta pelo facto de, tendo sido anunciado um bom programa de enorme redução da tarifa média dos transportes, redução essa que atingiu em alguns casos 70% a 75%, estarmos agora a ser confrontados com uma enorme redução na oferta, o que faz com que muitos dos meios que deviam estar disponíveis para permitirem a acessibilidade aos transportes públicos não o estão.

E o Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, sentado ao lado do Sr. Ministro, tem uma maneira muito peculiar de resolver o problema. De facto, o Sr. Secretário de Estado resolve o problema da sobrelotação dos veículos tirando lugares sentados e pondo as pessoas num «tudo ao molho e fé em Deus», como naquela tática bem conhecida do *Esteves* para efeitos futebolísticos.

Só que, Sr. Ministro, a qualidade do serviço de transporte público de passageiros é algo que está certificado do ponto de vista das empresas e é algo que não pode ser alterado, sob pena de, havendo uma redução, as certificações de qualidade que estão a ser feitas aos transportes públicos deixarem de ser atribuídas e caducarem automaticamente.

Ora, creio que o Sr. Ministro, certamente, não quer ser conhecido como o Ministro que, do ponto de vista da certificação da qualidade de serviço dos transportes públicos, em Portugal, a fez regredir, em termos do cumprimento das normas europeias da qualidade do serviço. É que aquilo que o Sr. Secretário de Estado se propõe fazer traduz-se exatamente na violação dessas normas.

Assim, Sr. Ministro, pergunto-lhe se vai seguir as opiniões do seu *alter ego* no Governo, o Sr. Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade,...

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — *Alter ego*?!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — ... que, pelos vistos, tem uma grande forma de resolver os problemas da sobrelotação, que é aumentando os lugares em pé nos veículos, como, por exemplo, está a acontecer com a Fertagus, como foi anunciado pelo metropolitano de Lisboa e como está a acontecer também nos autocarros, que andam sobrelotados.

Por isso, Sr. Ministro, o que queria dizer-lhe é que há outras maneiras de resolver o problema. Uma delas é, por exemplo, aumentar a frequência da oferta dos transportes públicos. E no metropolitano de Lisboa, Sr. Ministro, a frequência que está a ser utilizada hoje em dia é 25% a 30% menor do que aquela que estava em projeto e aquela que já foi conseguida anteriormente no âmbito da exploração do metropolitano.

Portanto, Sr. Ministro, pergunto-lhe se o principal problema da redução de frequência dos transportes públicos não será solucionado com a contratação de pessoas, isto é, de maquinistas, de motoristas, de pessoal para os transportes fluviais. É que a falta destes, sim, constitui o grande estrangulamento que justifica a redução da oferta e o verdadeiro caos instalado nos transportes públicos das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Também para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral, do CDS-PP:

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, queria concordar em que o combate às alterações climáticas é transversal, é uma responsabilidade de todos e o CDS não quer fugir a esse combate.

Mas o Sr. Ministro precisa — reconhecendo que esse combate é transversal, mas também que o seu Ministério tem um papel central e fundamental nestas matérias — de passar das palavras aos atos. Não pode só prometer, precisa de concretizar. É que promete muito, mas faz pouco. E como não quero sair daqui, apenas e só, com um pedido de desculpas, o que parece ser agora hábito de quem não concretiza, queria que fosse um pouco mais longe nas explicações de porque é que falharam e porque é que estamos a adiar aquelas que são as políticas que vão diretamente ao combate às alterações climáticas.

O Sr. Ministro anunciou hoje, de forma mais efusiva, mais comicieira, que não haverá centrais a carvão. Na Comissão disse a mesma coisa, afirmando que temos de o fazer de forma responsável e que temos de ter cuidado, porque é preciso apostar nas renováveis mas que essas apostas têm de ser feitas de forma sustentável.

Este é o mesmo Governo que tinha um Secretário de Estado que dizia «vamos apostar no solar e acabaram-se os subsídios às *feed in tariffs*». O Secretário de Estado foi demitido, agora temos um outro Secretário de Estado e um outro Ministro e, pelos vistos, vai haver *feed in tariffs* disfarçadas em forma de leilão.

Pergunto-lhe, então, Sr. Ministro: que leilões? A que preço? Quando? E com que rede? Sobre esta matéria, saberemos depois, ou não, se vamos mesmo encerrar as centrais a carvão, mas é melhor aguardar.

O Fundo Ambiental tem 50% dedicado às alterações climáticas, nomeadamente à redução tarifária, que é o que está, e também ao material circulante. Não quero acreditar que o Sr. Ministro é daqueles que concorda, não com o seu *alter ego*, que a solução para o combate às alterações climáticas é pôr as pessoas como que sardinhas em lata nas locomotivas, nos barcos, nos autocarros. Há quem diga que isso também se faz nos países mais modernos, retirando-se bancos e pondo-se mais pessoas, ao que respondo que também há países em que os passageiros viajam por dentro e por fora das locomotivas e dos autocarros, mas não sei se é esse o modelo que agora se defende para Portugal!

Sr. Ministro, não sendo esse o modelo que se defende, preciso mesmo de saber o que é que falhou — e no final poderá pedir desculpa —, porque, a 18 de janeiro de 2017, o Sr. Ministro dizia que a 3 de fevereiro seria publicado o aviso para o concurso da obra para a estação de Arroios e que ficava assim resolvido um dos principais estrangulamentos da rede. Já existe? Não sabemos!

A 10 de maio de 2017, a imprensa publicava: «Ministro quer plano da renovação da frota da Transtejo e Soflusa concluído até ao final do ano». Passou 2018, estamos em 2019 e não se vê nada!

Outra notícia dizia: «Governo reforça investimento na frota da Transtejo e Soflusa».

Sr. Ministro, não tenho tempo para continuar, nem me parece que seja necessário, porque são mais do que muitas as notícias sobre a dificuldade do material circulante, sobre a falta de barcos, sobre a falta de carruagens...

O Sr. **Secretário de Estado da Energia** (João Galamba): — Não há falta de barcos, Sr. Deputado!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Secretário de Estado, a Sr.<sup>a</sup> Presidente da Soflusa diz que há falta de barcos. Se o Sr. Secretário de Estado se entretém, apenas e só, a diluir aquilo que são as *feed in tariffs* numa narrativa que só o senhor percebe, peço-lhe que telefone à Sr.<sup>a</sup> Presidente da Soflusa e ela explicar-lhe-á quantos barcos, quantos catamarãs e quantos cacilheiros é que lhe faltam. Talvez assim escuse de fazer esses apartes, de quem não percebe nada do assunto!

Mas, Sr. Ministro, diga-me, em concreto — já com a ajuda do Sr. Secretário de Estado João Galamba —, relativamente à Linha de Cascais, quanto material circulante novo vai chegar e quando. Que material circulante novo está previsto para a Linha de Cascais e para quando? Isto, já que o material circulante da Linha de Cascais ultrapassou, em muito, a sua vida útil.

Quanto à Linha de Sintra, foram suprimidos uma série de comboios — são suprimidos diariamente! — e quero perguntar o seguinte: Sr. Ministro e Sr. Secretário de Estado João Galamba, quantos serão e quando chegarão os novos materiais circulantes para a Linha de Sintra?

*Aplausos do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem agora a palavra, para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Bruno Dias.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, quando falamos de transportes públicos, importa dizer, claramente, que o problema dos transportes não é terem ficado mais baratos, o problema é serem insuficientes.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O problema é terem sofrido, ao longo de décadas, um subfinanciamento crónico, um desinvestimento brutal e uma restrição insustentável à contratação de trabalhadores; é terem sido considerados pelos Governos, não como serviço público fundamental para o povo e o País, mas sim como oportunidade de negócio para PPP (parcerias público-privadas) e privatizações.

Quando, finalmente, se concretizou esta medida histórica de redução tarifária que andávamos a propor há mais de vinte anos, e que se aplica a todo o País graças à proposta do PCP no Orçamento do Estado com o voto contra do PSD — sim, com o voto contra do PSD, não me enganei! —, há uma preocupação que não pode ser esquecida, Sr. Ministro: garantir que estas medidas de promoção do transporte público e da mobilidade são mesmo uma realidade concretizada para todo o País. E isto implica assumir esta matéria como uma aposta nacional e acabar com a lógica de que cada autarquia sabe de si, cada CIM (comunidade intermunicipal) sabe de si, etc.

É urgente intervir para que se acabe com este abandono nas regiões do interior, e aí está o resultado, ao fim de tantos anos, do que foi afinal a segmentação, a privatização, a destruição da Rodoviária Nacional. Mas é também urgente que o Governo assumas as suas responsabilidades diretas, desde logo em relação à ferrovia e às empresas sob sua tutela, ou seja, determinar a contratação dos trabalhadores necessários, executar os investimentos aprovados, concretizar o plano nacional de material circulante — e nada no Orçamento do Estado impede que isto se faça, pelo contrário, criaram-se condições para que isto avançasse —, mas, também, garantir que, nas várias regiões do País, os preços do transporte ferroviário são reduzidos sem discriminações.

Não podemos deixar de observar — é, porventura, significativo — que, num debate sobre a importância do setor dos transportes face às alterações climáticas, o Sr. Ministro tenha falado mais de centrais fotovoltaicas do que de transporte fluvial ou da falta de transportes no interior do País. Desafiava, por isso, o Sr. Ministro a abordar estas questões da falta de transportes públicos, que são fundamentais para a vida das pessoas e nos quais é preciso investir.

*Aplausos do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — O último pedido de esclarecimentos desta primeira ronda cabe ao Sr. Deputado André Silva. Faça Favor, Sr. Deputado.



O Sr. **André Silva** (PAN): — Sr. Presidente, Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, gostaria de lhe colocar duas questões concretas sobre dois problemas reais de mobilidade.

Primeiro, os passes sociais representam uma ótima medida, com uma abrangência tremenda, visto abarcarem uma percentagem elevada da população. Mas nem tudo são boas notícias: a título de exemplo, na Área Metropolitana de Lisboa, onde houve um crescimento na venda dos passes superior a 30%, a oferta não acompanhou a procura, o que espoleta um quadro de pleno caos neste meio de transporte, independentemente das supostas medidas de mitigação implementadas, que não parecem surtir efeitos, como é o caso do aumento ligeiro da velocidade do metropolitano.

Sr. Ministro, gostaria que nos dissesse que medidas vai o Governo tomar para combater este caos no metro e, também, se é a sério que a solução passa por retirar bancos das carruagens.

Aproveitando a presença do Sr. Ministro, queremos também trazer a este debate um problema real muito específico que se prende com os grandes impactos na mobilidade de comunidades afetadas pela construção da barragem do Alto Tâmega, que irá submergir uma ponte pedonal que liga as aldeias de Veral, em Boticas, e de Monteiros, em Vila Pouca de Aguiar. Estas aldeias, por si já bastantes isoladas, ficarão ainda mais condenadas ao isolamento, uma vez que um trajeto de pouco mais de um quilómetro, que liga estas duas localidades através da ponte, irá transformar-se numa distância de 58 km.

Nem a Iberdrola, nem o Estado, nem as autarquias em causa se estão a responsabilizar pelo afastamento destas duas populações do interior, já por si isoladas, condenando as pessoas de cada uma das aldeias à impossibilidade de convivência entre amigos e familiares e o acesso a terras de cultivo que têm na outra margem.

O negócio referente ao Sistema Electroprodutor do Tâmega, para além de elevados impactos ambientais e de ser economicamente lesivo para o Estado, omitiu uma contrapartida fundamental, ou seja, o garante das condições de permanência das comunidades.

Veja-se: o caminho a percorrer entre Veral e Monteiros, que hoje em dia corresponde à distância entre a Assembleia da República, onde nos encontramos, e a estação de metro do Rato, transforma-se num percurso superior a uma maratona equivalente ao trajeto de ida de volta entre a Assembleia da República e Sintra.

Ouvimos constantemente o Governo e o Partido Socialista defenderem o interesse e o respeito pelo mundo rural, bem como a importância do interior do País e das políticas para os territórios de baixa densidade. No entanto, nos últimos anos, temos assistido ao fim de linhas ferroviárias no interior do País, ao encerramento de balcões dos CTT, de bancos, de farmácias e de centros de saúde, à expansão desregrada do olival intensivo e do eucalipto, à plastificação da Costa Vicentina e à destruição dos últimos rios livres e selvagens com a construção de grandes barragens que fomentam o despovoamento do interior.

Pergunto-lhe, Sr. Ministro do Ambiente, se o Governo vai ou não interceder para resolver este problema das aldeias de Veral e de Monteiros, com a recolocação da ponte pedonal, evitando o seu isolamento total e sendo, aliás, coerentes com o que proclamam em matéria de defesa do interior e do mundo rural.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Finda esta primeira ronda de pedidos de esclarecimentos, tem a palavra, para responder em nome do Governo, o Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, João Pedro Matos Fernandes.

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, muito agradeço as questões que colocaram.

O Sr. Deputado José Luís Ferreira, com todo o respeito, não me ouviu assim com tanta atenção, porque, de facto, a última coisa que estamos aqui a propor é que se resolva tudo entre 2049 e 2050. Com todo o respeito, é exatamente o oposto!

De há dois anos para o ano passado, as emissões reduziram-se em 9%, e é exatamente na próxima década, de 2030, que teremos um desafio mais exigente. Com todo o respeito, isto é mais ou menos aquilo que o Sr. Deputado disse, só que exatamente ao contrário! E, porque temos de ter uma transição justa, parece-me evidente que devemos anunciar com tempo os nossos compromissos.

Sr. Deputado, reduzir as emissões em 85% é mesmo uma tarefa ciclópica.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Para quando?

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — Repito, é uma tarefa ciclópica, e, por isso, já a começámos, já a programámos e fizemos exatamente o oposto daquilo que diz, sendo, de facto, mais exigentes nas nossas metas para esta década.

Sr. Deputado, o Plano Nacional de Investimentos (PNI) é, em nosso entender, a resposta política ao compromisso — e tem toda a razão; conheço-o bem e sabe porquê — que o Partido Socialista assumiu, logo no início deste Governo, com o Partido Ecologista «Os Verdes». É verdade que tínhamos um PETI (Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas) muito focado nas mercadorias — é mesmo assim, não há como discuti-lo, tal como não há como discutir que é agora que é mais urgente fazer o trabalho que só se concluirá em 2050 — e essa falta foi, de facto, colmatada com o PNI, onde a ferrovia para passageiros tem uma expressão muito significativa ao nível do investimento.

Sobre o reforço das contratações da EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário), sabe V. Ex.<sup>a</sup> que 102 já foram concretizadas entre o final do ano passado e o início deste ano e 50 estão em curso.

Sr. Deputado, para a Linha do Oeste, um dos exemplos que foi citado por V. Ex.<sup>a</sup>, o projeto de execução está em curso, a sua aprovação está prevista para os próximos meses e será depois dela que será lançado o concurso para a obra da modernização. De igual forma, é para aqui que virão duas das locomotivas alugadas à Renfe para depressar reforçar o serviço que existe.

Relativamente a uma outra questão que colocou e que tem que ver com a ligação entre Casa Branca e Beja, como sabem, esta ligação não estava prevista no Ferrovias 2020, mas o concurso para a elaboração do estudo prévio está em preparação. Por isso, alinhado com o que diz o PNI — que V. Ex.<sup>a</sup> também bem conhece —, a obra será concretizada no horizonte temporal de 2021-2025.

Sr. Deputado Carlos Silva, relativamente às considerações do fim de tempo, imagino que já não esteja para me ouvir. Por acaso, oiço sempre a mesma pergunta, porque faz sempre a mesma pergunta, mas cá estarei também para dar sempre a mesma resposta, uma vez que a pergunta é sempre a mesma!

Foco-me apenas, então, no caso que o Sr. Deputado coloca relativamente à linha circular e na prova evidente de que não tem qualquer razão. O que é sempre mais difícil na gestão da rede dos transportes coletivos é ser capaz de fazer o *match* certo entre a oferta e a procura e é evidente que onde se deve reforçar essa mesma oferta é nos sítios de maior procura. Por isso, para dar um contributo muito significativo à redução dos problemas de mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, a linha circular é fundamental.

Relativamente a uma outra questão que colocou sobre a ligação entre Casa Branca e Beja, como sabe, esta ligação não estava prevista no Ferrovias 2020, mas o concurso para a elaboração do estudo prévio está neste momento em preparação. Por isso, alinhado com aquilo que diz o PNI (Programa Nacional de Investimentos) e que V. Ex.<sup>a</sup> também bem conhece, no seu horizonte temporal, que será 2021-2025, a obra será concretizada.

O Sr. Deputado Carlos Silva fez uma pergunta relativamente às considerações do fim de tempo. Imagino que ele já cá não esteja para me ouvir. Por acaso, ele faz sempre a mesma pergunta, mas cá estarei para também dar sempre a mesma resposta, uma vez que a pergunta é sempre a mesma!

Foco-me apenas, então, no caso que o Sr. Deputado referiu relativamente à linha circular e na prova evidente de que ele não tem qualquer razão. Não tem qualquer razão! O mais difícil na gestão das redes de transportes coletivos é sempre ser capaz de fazer o *match* certo entre a oferta e a procura, e é evidente que onde se deve reforçar essa mesma oferta é nos sítios de maior procura.

Por isso, para dar um contributo muito significativo para a resolução dos problemas de mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, a linha circular é fundamental, porque será a partir do momento em que conseguirmos resolver os problemas no centro da Área Metropolitana — que, naturalmente, coincide com a própria cidade de Lisboa — que se poderá pensar a extensão radial do metro, seja enquanto «metro pesado», seja enquanto outras formas pesadas de transporte coletivo de passageiros.

Quanto ao carrossel para turistas — já foi dito muitas vezes, mas não resisto a dizê-lo uma vez mais —, os estudos de tráfego que foram feitos deixam claríssimo que esta é a linha que tem maior procura. Curiosamente, todos os estudos têm uma falha: nunca contabilizaram os turistas e, portanto, o tráfego que é acrescentado por conta exatamente desses mesmos turistas não está em estudo nenhum.

*Protestos do Sr. Deputado do PCP Bruno Dias.*

Sr. Deputado João Marques, há, de facto, uma resposta direta à pergunta que colocou: até ao final deste ano, estará concluída toda a fase-piloto dos carregadores de veículos elétricos da MOBI.E (Programa para a Mobilidade Elétrica em Portugal). O que é que significa esta conclusão? A garantia de que todas as sedes de concelho têm esses mesmos postos de carregamento. Imediatamente a seguir a isso será, então, lançada a concessão para os postos de carregamento lento, o que, para além dos 50 postos de carregamento rápido que já existem, é um aviso fundamental para serem instalados mais 100. Foi ainda liberalizado o pagamento e o carregamento elétrico dos automóveis nos locais privados de acesso público, leia-se nos parques de estacionamento.

Não há sede de concelho que não tenha, já hoje, essa mesma capacidade de poder vir a ter muito depressa, mais depressa do que o nosso próprio projeto-piloto, esses mesmos postos de carregamento.

A melhor solução da forma coletiva para o transporte nos territórios de baixa densidade é o transporte flexível e o PART está a pagar transporte flexível. O transporte flexível, que é uma criação deste Governo, é flexível nos horários, flexível no tamanho do veículo, flexível no lugar exato onde é a paragem e é, portanto, um transporte a pedido. Está também a ser financiado um aumento de oferta, através do PART, na parcela que muitas das CIM escolheram não para reduzir tarifas mas para aumentar o transporte ferroviário.

*Protestos do Deputado do BE Heitor de Sousa.*

Sr. Deputado Heitor de Sousa, os números são um aborrecimento, não concordam consigo. Não concordam mesmo consigo! No metro do Porto, a procura, no ano passado, aumentou em quase 4% e, neste ano, em mais 8%. É muito curioso, porque há vários anos tem havido um aumento paulatino dos transportes, mais à custa dos títulos ocasionais do que dos títulos mensais, e, de facto, com o PART esta lógica inverteu-se. Por isso, o aumento tem sido, sobretudo, à custa da compra de títulos mensais. O cumprimento das circulações do metro do Porto, em abril, foi de 99,4%. Já agora, o do metro de Lisboa foi de 99,8%.

*Protestos do Deputado do BE Heitor de Sousa.*

Sr. Deputado André Silva, não é por dizer que há caos que há o caos. Ontem também ouvi o presidente da comissão de utentes do metro de Lisboa a falar na televisão e a dizer que, em todos os países da Europa, o metro funciona à noite. Ora, acontece que não funciona nenhum, e não é porque alguém chega e diz que funcionam em todo o lado à noite que alguma coisa funciona à noite. Não é mesmo assim. Não há caos coisíssima nenhuma e, pelo facto de vocês dizerem várias vezes que há caos, a situação mantém-se na mesma. Não há qualquer comparação entre aquela que é a oferta do metro de Lisboa hoje e aquela que era a oferta do metro de Lisboa há algum tempo atrás, e há não muito tempo atrás, porque toda a frota está recuperada.

*Protestos do Deputado do PAN André Silva.*

É, de facto, extraordinário que, depois de inúmeras queixas, não digo nesta Câmara, sobre o facto de na linha vermelha do metro não haver espaço para as malas de quem vai para o aeroporto e sobre o facto de terem aparecido carrinhos de bebé no metro — precisamente porque o transporte agora é gratuito, e já o é há algum tempo, como sabem, nomeadamente na Carris e no metro de Lisboa para os mais jovens —, a administração do metro de Lisboa tenha criado, e muito bem, um espaço para que essas malas pudessem ser depositadas e para esses mesmos carrinhos de bebé.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Essa é uma forma muito estranha de anunciar o *baby boom*!

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — E aquilo que VV. Ex.<sup>as</sup> vêm dizer é que andam a arrancar bancos!

Há uma coisa que é verdade e que será difícil discutirmos. A área em metros quadrados de uma composição do metro de Lisboa não foi alterada por este Governo. Isso, de facto, foi reforma que não fizemos, pelo que tem toda a razão. Naturalmente, é mesmo importante que se afetem esses mesmos metros quadrados às novas formas de procura.

Relativamente à Soflusa, não consigo dar melhor exemplo do que este. Acabou a greve e deixou de haver qualquer problema no transporte.

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

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — Não estou com isto a atribuir responsabilidades no sentido de a greve isto ou a greve aquilo. Mas é um facto...

*Protestos do Deputado do PCP João Oliveira.*

Dá licença, Sr. Deputado? Muito obrigado.  
É um facto que...

*Continuação de protestos do BE e do PCP.*

Peço desculpa, mas tenho um defeito físico: sou surdo. Uso dois aparelhos auditivos. Os aparelhos auditivos têm uma frequência esquisita que me inibe de me ouvir a mim próprio quando V. Ex.<sup>a</sup> fala, portanto, peço desculpa, repito, tenho um defeito físico, sou surdo, e não consigo, de facto, continuar assim.

É absolutamente objetivo. A Soflusa, a partir do momento em que acabou a greve, começou a fazer o transporte regular de passageiros, transporte esse para o qual tem, afinal, um navio de folga e não navios a menos.

A questão do Sr. Deputado André Silva relativamente à ponte que referiu está na agenda para ser discutida. Há uma comissão de acompanhamento exatamente das obras da barragem. No final deste mês, não sei dizer o dia rigoroso, vai haver uma comissão de acompanhamento para discutir o que está a acontecer com o conjunto das obras e com a avaliação continuada dos seus impactes ambientais e nesse mesmo dia vai ser discutido este ponto. É um ponto que está na agenda e espero sinceramente que haja uma solução que vá ao encontro, nem diria da sua pretensão, diria da pretensão dos habitantes daquelas duas aldeias.

Sr. Deputado Hélder Amaral, os leilões de energia têm exatamente o objetivo contrário daquele que V. Ex.<sup>a</sup> enunciou. Absolutamente contrário. Se temos condições de chegar aos 80% de eletricidade a partir de fontes renováveis em 2030, não haja a mais pequena dúvida de que é muito também pelo trabalho que já foi feito. Temos, hoje, já 50% de eletricidade a vir de fontes renováveis, e isso aconteceu porque, num tempo em que as tecnologias eram imaturas, houve, de facto, um incentivo financeiro à concretização desses mesmos projetos. Não vou falar daquilo que aconteceu em 2013, que me parece irrelevante, nem recordar quem estaria na altura no Governo, mas o que acontece é que esses contratos vão chegar ao fim.

Houve um segundo momento em que se acreditou, e não questiono o princípio, que a eletricidade podia ser produzida a custos de mercado. Não questiono o princípio, insisto, mas não tenho nada para lhe mostrar. Isto é, são muito poucas, mesmo muito poucas, as centrais, nomeadamente as solares, que surgiram nesse contexto. Por isso, o que verdadeiramente faz sentido é produzir energia elétrica a partir de fontes renováveis abaixo do custo de mercado. Portanto, aquele que outrora foi um sobrecusto será necessariamente agora um sobreganho para os consumidores.

As duas formas que coexistem dentro do mesmo leilão serão comparadas uma a uma, proposta a proposta. E, já agora, o leilão começa com a geografia. Sabemos muito mais do que é 1,4 GW, sabemos — e é isso que vai ser leiloado — cada ponto da rede que existe, permitindo também que, fora do leilão, possam ser construídos projetos em que se pague a ligação à rede e o reforço da própria rede. Garantidamente, este é um leilão em que qualquer *megawatt* que venha a ser produzido será sempre a um custo inferior ao de mercado.

Ganhando tempo para mim próprio relativamente à próxima intervenção, Sr. Deputado, no que diz respeito, por exemplo, à Linha de Cascais, recordar-lhe-ei apenas qual era a verba prevista no POSEUR (Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos) pelo Governo que V. Ex.<sup>a</sup> integrou: era zero. Era mesmo coisíssima nenhuma. Neste momento, estão lá 50 milhões de euros, o aviso está aberto e concluir-se-á no final de julho.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Passamos, agora, à segunda ronda de perguntas ao Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética.

Em primeiro lugar, para o efeito, tem a palavra Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia, do Partido Ecologista «Os Verdes».

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, um dos problemas que o Governo tem revelado ao longo desta Legislatura, designadamente em matéria de transportes — mas também poderíamos referir outras áreas do ambiente, nomeadamente aquela que foi a ação do Governo em relação à matéria da poluição no Tejo —, e já tenho dito isto várias vezes ao Sr. Ministro, é que o Governo, muitas vezes, corre atrás do prejuízo. O que quero dizer com isto? Deixa as coisas chegar ao limite, quando elas já são absolutamente previsíveis. Por exemplo, se pegarmos no problema dos transportes na Transtejo e na Soflusa, a questão do envelhecimento da frota era mais do que conhecida e reconhecida, bem como a questão das avarias, a questão da necessidade de novos navios. Se o concurso tivesse sido lançado no ano de 2017, se calhar tínhamos já novos navios em 2018. Se tivesse sido em 2018, se calhar já tínhamos em 2019. Sendo aberto ou lançado no início de 2019, muito provavelmente antes de 2020 ou 2021 os navios não estarão cá!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se tudo correr bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Ou seja, deixa-se arrastar o problema! Percebe, Sr. Ministro?

Então, o que é que acontece? Quando as coisas são absolutamente previsíveis, requer-se uma atitude proativa por parte do Governo, para não deixar as coisas chegar a este limite.

Há outra coisa, que é uma falta de visão estratégica por parte do Governo, que, muitas vezes, o que faz é agir a curto prazo e não ter logo a perspetiva do futuro. Um bom exemplo dessa questão é a Linha Ferroviária do Alentejo. Os Verdes conseguiram, neste Orçamento do Estado, o compromisso efetivo do Governo na questão da eletrificação da linha no troço Casa Branca-Beja, mas o Governo recusou-se a promover um compromisso na ligação Beja-Funcheira, ou seja, na ligação da Linha do Alentejo à Linha do Algarve, que é uma questão determinante.

Essa falta de visão estratégica inibe, de facto, um potencial de desenvolvimento, designadamente nesta rede ferroviária, que é de lamentar por parte de Os Verdes, porque poderíamos ir mais rápido na direção certa e aquilo que o Governo faz é encolher-se nas óbvias soluções necessárias.

Uma vez que estou a falar da questão ferroviária, penso que há, também, algo de que as populações já estão legitimamente fartas, que é de promessas relativamente à solução dos problemas, quando, depois, essas promessas não são concretizadas. As expectativas são criadas e as populações só se confrontam com problemas: com supressão de horários, com supressão de comboios. É com isso que vivem diariamente as populações que utilizam a Linha do Oeste.

Sr. Ministro, são necessárias respostas concretas. Para quando a resolução do problema da Linha do Oeste? Ou seja, para quando a eletrificação e o material circulante suficiente para dar resposta às necessidades das populações? Faço a mesmíssima pergunta sobre a questão da Linha de Cascais e da Linha de Sintra. Sr. Ministro, é completamente insustentável aquilo que as populações vivem no seu dia a dia.

Mesmo para terminar, Sr. Ministro, gostaria de dizer que não deixa de ser caricato que, de repente, comecem a brotar carrinhos de bebé no metro e na Fertagus! Não deixa de ser caricato! Então eles não existiam antes? Nunca estas empresas...

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — É o *baby boom*!

A Sr.<sup>a</sup> **Heloísa Apolónia** (Os Verdes): — Agora há um *boom* de natalidade ao qual a Fertagus e o metro têm de dar resposta?! Querem lá ver, Sr. Ministro! Querem lá ver!

O Sr. Ministro acha normal a Fertagus dizer às pessoas que vêm de Setúbal para Lisboa, que demora uma hora, que venham de pé? Aquilo que o metro diz, também, é «venham tipo sardinhas enlatadas». Acha isto normal? A questão do conforto não é, também, uma questão fundamental? A oferta tem de ser de acordo com as necessidades das populações, gerindo também o conforto que as populações merecem.

*Aplausos de Os Verdes e do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para formular a próxima pergunta, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Vitorino, do PSD.

O Sr. **Bruno Vitorino** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Ministro, o Governo vendeu-nos a ideia de que a redução do preço dos passes iria ajudar à diminuição do uso do transporte individual. As perguntas que se fazem são as seguintes: será este o único fator? Será que é mesmo isso que está a acontecer? Será que é isso que vai acontecer? Como está hoje a situação dos transportes no distrito de Setúbal, situação que melhor conheço? Em relação à Soflusa, Sr. Ministro, há o caos: supressões, atrasos, pessoas a dormir na estação.

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — Quando há greve, é assim!

O Sr. **Bruno Vitorino** (PSD): — De acordo com o que o Sr. Ministro está a dizer, a culpa era da greve e continua a ser da greve, mas a Soflusa já anunciou um novo horário. O novo horário, que vai entrar em vigor daqui a uns dias, tem supressão de carreiras em hora de ponta. Espero que, de facto, seja para voltar para trás e para ignorar. As paralisações que estão já marcadas para amanhã, para a hora de ponta, e que vão afetar, mais uma vez, não sei quantas pessoas, espero que sejam para acabar. Espero que, até à greve que já está anunciada para dia 12, até lá, seja desconvocada e que não haja qualquer tipo de problema. Espero que os navios não voltem a avariar, porque, neste momento, a manutenção já é feita de forma atempada. Espero, pois, que não volte a haver qualquer navio a ficar em terra e, com isso, afetar muitas mais pessoas. Esperemos, de facto, que, na Soflusa, o problema esteja resolvido.

A Transtejo, Sr. Ministro, também é o rosto dos constrangimentos, das supressões, no Seixal, em Almada, no Montijo. Esperemos que o Sr. Ministro tenha essa noção. O mesmo se passa em relação à CP, havendo centenas de supressões. Nos TST (Transportes Sul do Tejo), não, Sr. Ministro, não está resolvido o problema da carreira 333. De manhã, está minimizado o problema, mas continuamos a ter problemas no regresso, sendo inadmissível que o Sr. Ministro diga àqueles utentes que o problema está resolvido.

Em relação à Fertagus, Sr. Ministro, retirar os bancos?!

O Sr. Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, que se encontra ao seu lado, está muito agitado. É o Sr. Secretário de Estado que manda retirar os bancos?! Não vê qualquer tipo de problema?! De Setúbal ao Areeiro são 58 minutos e do Pinhal Novo ao Areeiro são 44 minutos, sendo esse um de dois ou três transportes públicos que, muitas vezes, as pessoas têm de utilizar para chegar ao seu posto de trabalho.

O Sr. Secretário de Estado não vê qualquer problema nisto, porque o Sr. Secretário de Estado vai continuar a andar no seu carrinho, com o rabinho tremido, não tendo qualquer problema.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Então não era o privado que era tão bom?!

O Sr. **Bruno Vitorino** (PSD): — Mas as pessoas, no dia a dia, têm de trabalhar, pelo que, naturalmente, vêm nisso um problema.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Era capaz de jurar que a Fertagus era privada!

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Joana Mortágua, do Bloco de Esquerda, para um pedido de esclarecimento.

A Sr.<sup>a</sup> **Joana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, a última vez que o Bloco de Esquerda trouxe aqui este assunto foi na sexta-feira passada, tendo tido a oportunidade de alertá-lo para o facto de, naquele preciso momento, no terminal do Barreiro, haver um caos com as pessoas a tentar entrar em barcos que não

tinham lotação para recebê-las. Diria que a forma com que o Sr. Ministro me respondeu foi a de que, se o olhar matasse, eu teria sido fulminada naquele momento, porque o Sr. Ministro quis garantir que estava tudo tranquilo. Mas, sobre as declarações e as garantias de tranquilidade, já entendemos o que podemos esperar do Sr. Ministro.

Outros, de certa forma com mais humildade, acabaram por pedir desculpas por reconhecer erros. O Sr. Ministro não reconhece que há um caos nos transportes, que o problema não é só na Soflusa, é em todos. Já foi aqui relatado o caso dos TST e de como a carreira 333 não dá vazão, já foi aqui relatado o caso da Fertagus, que tem de retirar bancos, e já foram relatados muitos outros casos.

Não somos só nós a alertar. As autarquias têm vindo a alertar.

Ainda ontem, a Câmara Municipal de Almada aprovou, por unanimidade, uma moção de protesto ao Governo, proposta pelo Bloco de Esquerda, por causa dos problemas na Transtejo — também os há na Transtejo! — e na Soflusa.

A resposta do Sr. Ministro tem sido apenas e exclusivamente culpar os trabalhadores. Não há um *mea culpa* em relação a coisa nenhuma, é só culpar os trabalhadores, como se fosse culpa dos trabalhadores a falta de mestres, como se fosse culpa dos trabalhadores a falta de embarcações, como se fosse culpa dos trabalhadores que o Governo não tenha mexido uma palha para resolver os problemas até 2019, como se fosse culpa de quem compra o passe que o Governo não tenha investido nos transportes públicos.

Ora, tal como daquela vez em que o Sr. Ministro olhou para mim, com ar de quem me queria fulminar, e, 5 minutos depois, nas notícias, se dava nota do caos e dos danos causados no terminal do Barreiro — 5 minutos depois! —, pela tranquilidade que o Sr. Ministro garantiu que existia e, afinal, não existia, desta vez, também vamos esperar para ver, porque as soluções que o Governo tem encontrado não são suficientes.

O que gostaria de perguntar, Sr. Ministro, é o seguinte: de quem é a culpa, afinal, de não haver um contrato de serviço público assinado entre o Governo e a Transtejo e a Soflusa que permita fazer o investimento necessário, em vez de ter de pedir autorização ao Sr. Ministro Mário Centeno para cada cêntimo que se quer investir em trabalhadores ou em embarcações?

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Joana Mortágua** (BE): — De quem é a culpa? Na mesa de quem é que este contrato está há três anos para ser assinado, levando a que não se possa fazer o investimento e a planificação de investimento necessário na Transtejo e na Soflusa? De quem é a culpa, Sr. Ministro?

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Diana Ferreira, do PCP.

A Sr.<sup>a</sup> **Diana Ferreira** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, já aqui falámos sobre o passe único, por cuja implementação o PCP se bate há mais de 20 anos, numa intervenção persistente e decisiva que deu frutos, nomeadamente para a Área Metropolitana do Porto.

E, sim, esta é uma medida de enorme alcance social, que contribui para melhorar as condições de vida dos trabalhadores e das famílias, e é também uma medida com significativo impacto ambiental, porque os preços mais acessíveis incentivam o uso dos transportes coletivos, diminuindo o uso do transporte individual.

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

A Sr.<sup>a</sup> **Diana Ferreira** (PCP): — O alargamento e o incentivo ao uso dos transportes públicos e coletivos e a concretização por inteiro desta medida na Área Metropolitana do Porto exige também que o passe de família seja uma realidade rapidamente. Importava saber o que é que o Governo está a fazer, em articulação com o Conselho Metropolitano do Porto, para que o passe de família tenha, efetivamente, uma implementação com celeridade.

Também a melhoria da cobertura da rede e da oferta de transportes públicos na região, para responder à dinâmica que se está a criar e ao aumento da procura que existe, é fundamental para o incentivo ao uso dos transportes coletivos, seja no reforço e no alargamento da STCP — que está, neste momento, noutra esfera de competências —, seja no necessário investimento que é preciso fazer no metro do Porto e nos comboios urbanos que servem a região.

A propósito do metro do Porto, Sr. Ministro, sem esquecer a ligação à Trofa ou o prolongamento da linha até Gaia, bem como outras localidades do distrito, ainda no passado domingo estivemos numa ação no concelho de Gondomar, exatamente para reivindicar o prolongamento da linha do metro. Gondomar é o único concelho do primeiro anel da Área Metropolitana do Porto em que o metro não chega ao centro do concelho, à sede do concelho. Importa lembrar também que há uma resolução aprovada nesta Casa, por proposta do PCP, quanto ao prolongamento da linha do metro até Gondomar.

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

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

A Sr.<sup>a</sup> **Diana Ferreira** (PCP): — Sr. Ministro, o que é que o Governo tem a dizer às populações de Valbom e de S. Cosme, que estão, há 10 anos, à espera do metro na sede do concelho, no centro de Gondomar, e, já agora, de uma linha de metro que sirva efetivamente as suas necessidades de mobilidade, o que não acontece com o traçado mais recentemente anunciado?

*Aplausos do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — O próximo pedido de esclarecimento cabe à Sr.<sup>a</sup> Deputada Germana Rocha, do PSD.

Faça favor, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Maria Germana Rocha** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, não restam dúvidas de que um dos setores que mais consequências têm ao nível das alterações climáticas é o dos transportes.

A verdade é que, ao contrário do que VV. Ex.<sup>as</sup> anunciam, e muito concretamente no distrito do Porto, o aumento da procura em relação aos transportes públicos não tem tido as respostas mais adequadas, o que fez com que o número de reclamações apresentadas pelos utentes do Porto aumentasse em 93%, entre 1 de abril e 29 de maio. Tal demonstra uma notória falta de soluções a este nível, que resulta do mais baixo investimento público de que há memória.

Sr. Ministro, constituindo o metro um meio de transporte fundamental, numa rede que se pretende moderna, eficaz, abrangente e menos poluente, o que lhe pergunto é se este Governo vai concretizar ou não a expansão da rede do metro do Porto, por forma a servir as populações dos diversos municípios.

Pergunto se vai assumir, de uma vez por todas, antes de a Legislatura terminar, quais as linhas que vão avançar ou se, por mera tática eleitoral, vai continuar a fingir que não é nada com o Ministério que V. Ex.<sup>a</sup> lidera, adiando decisões, num passar de responsabilidades para a Área Metropolitana do Porto. É que esses adiamentos prejudicam diariamente as populações do distrito, como é o caso de Gondomar, que continua sem metro até ao centro do concelho.

Sr. Ministro, aos habitantes do distrito do Porto não interessa saber qual a entidade que vai resolver a situação. Eles querem é a situação resolvida, porque já estão cansados de promessas e de pedidos de desculpa.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — O próximo pedido de esclarecimento cabe ao Sr. Deputado José Luís Ferreira, de Os Verdes.

Faça favor, Sr. Deputado.



O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, ouvi-o responder à pergunta que já foi formulada a propósito da ponte de arame sobre o Tâmega, que liga o concelho de Vila Pouca de Aguiar a Boticas, por causa da construção da barragem.

Não é novidade, aliás, já se sabia que a ponte vai ser construída, a questão é a de saber se a ponte vai ser construída de forma a ligar as duas localidades em questão: Monteiros, no concelho de Vila Pouca de Aguiar, e Veral, no concelho de Boticas. Não é assim tão líquido! Parece que a ponte vai ser construída a grande distância das localidades e a questão que se coloca não é quanto à ligação dos concelhos, mas quanto à ligação destas duas localidades: Veral, no concelho de Boticas, e Monteiros, em Vila Pouca de Aguiar.

Depois, Sr. Ministro, certamente concordará comigo se eu disser que o metropolitano de Lisboa é um dos mais importantes operadores de transportes públicos da cidade. No entanto, as queixas dos utentes relativamente à degradação dos serviços, aos atrasos verificados e até às constantes perturbações nas linhas são frequentes, para não dizer mesmo constantes.

Uma das reclamações mais frequentes está relacionada com o tempo de espera, uma vez que o metro podia circular com uma frequência de 3 minutos, que seria o desejável, mas muitas vezes, em determinadas horas e em determinadas linhas, chega aos 12 minutos, isto para além de a velocidade ser de 45 km/h, apesar de a rede estar desenhada para velocidades à volta dos 70 km/h.

Ao nível dos recursos humanos, uma vez que se verificou uma redução de efetivos, durante quatro anos de governação PSD/CDS, sem que as empresas do setor empresarial do Estado pudessem contratar pessoas, também a falta de trabalhadores no metropolitano é notória.

Pergunto, Sr. Ministro: quais são os planos do Governo em relação ao metro? Confirma que há composições paradas para servir de peças, de modo a que outras composições possam funcionar?

Para terminar, Sr. Ministro, pergunto: o que é que se passa com a estação de Arroios? A estação está encerrada, desde julho de 2017, para obras de ampliação e previa-se que fosse reaberta em 18 meses, mas o tempo passou. Foi dado outro prazo para o segundo semestre de 2019, mas estamos quase no fim do primeiro semestre de 2019 e nada! Estamos perante as «obras de Santa Engrácia»! O que é que se passa com a estação de Arroios do metropolitano de Lisboa, Sr. Ministro?

*Aplausos de Os Verdes e do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — O próximo pedido de esclarecimento é do Sr. Deputado Fernando Barbosa, do Bloco de Esquerda.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Fernando Manuel Barbosa** (BE): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, a vida, assim como a política, é feita de opções. Há aquelas que nos parecem muito boas e, a curto prazo, se tornam desastrosas, assim como há aquelas que, parecendo desastrosas, num curto espaço de tempo se demonstram acertadas. Estamos precisamente perante esta última.

Os partidos de esquerda concertaram esforços para dar corpo ao Programa de Apoio à Redução Tarifária. Não tenhamos dúvidas de que esta é uma das melhores medidas jamais tomadas para incentivar o uso do transporte público, em detrimento do uso do transporte privado. Numa época em que as alterações climáticas são uma emergência, não deixemos que campanhas, orquestradas ou não, transformem o Programa de Apoio à Redução Tarifária no culpado pelo estado caótico dos transportes públicos, principalmente nas áreas metropolitanas.

Esta medida permitiu passes mais baratos. Dizem os partidos da direita que é injusta, nomeadamente por o financiamento não ser igual em todo o País. Não é igual, mas é equitativo, pelo facto de as verbas estarem relacionadas com o número de viagens. Portanto, é necessário que haja um verdadeiro investimento público para melhorar e aumentar quer as linhas de transporte, enquanto oferta, quer o número de passageiros, enquanto procura, em todo o território nacional.

Quanto àqueles que dizem que a medida só favorece quem viaja, isso também é uma falácia, senão vejamos: cada passageiro a mais nos transportes públicos é menos um carro nas filas de trânsito, menos um carro parado em segunda fila ou nos passeios e menos um carro a poluir. Portanto, os ganhos desta medida são para toda a população.

No entanto, as queixas têm aumentado e, por outro lado, não podemos esquecer que, chegando o verão, há um aumento do número de turistas, o que aumenta a procura nos transportes públicos, levando à sua sobrelotação.

A realidade é que, durante décadas, os Governos de direita, PSD e CDS, mas também os Governos de maioria PS incentivaram o uso do transporte privado, com a construção de autoestradas e parques de estacionamento até ao centro das cidades, levando ao abandono do investimento nos serviços públicos. Agora, todos pagamos esta fatura.

É obrigação do Governo, aqui representado pelo Sr. Ministro, garantir que estas queixas não sejam associadas ao Programa de Apoio à Redução Tarifária e, para isso, é necessário resolver alguns problemas, nomeadamente, combatendo as décadas de desinvestimento nos transportes públicos.

Em relação a estes problemas, é recorrente que o Sr. Ministro responda com o anúncio de um grande aumento na aquisição de autocarros e outro material. Não podemos esquecer o caso dos autocarros adquiridos para a STCP, em que há cinco linhas onde os autocarros não podem passar, porque são altos demais para passar debaixo dos viadutos. De resto, além do material circulante que está encomendado, é necessário encomendar mais para, quando este for entregue, se continuar a renovar o material.

Por último, pergunto ao Sr. Ministro se acompanha o Bloco de Esquerda quanto à necessidade de promover a contratação de mais trabalhadores para melhorar as condições de trabalho e combater o absentismo, pois quanto melhores forem as condições de trabalho e os profissionais, melhor será o transporte público prestado.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — O próximo pedido de esclarecimento cabe ao Sr. Deputado Paulo Rios de Oliveira.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, trago-lhe uma questão sobre o PART, o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes.

Este Programa, que foi lançado como uma boa ideia no que respeita à mobilidade, ao ambiente e mesmo ao bolso dos consumidores, neste momento, é notícia em todos os telejornais, em todas as rádios, em todos os jornais, e é notícia todos os dias por maus motivos, porque, de facto, o que nos chega não é o aplauso, a satisfação e o êxito mas, sim, os problemas crescentes destas medidas.

Como o Sr. Ministro sabe, o PSD, em devido tempo, chamou a atenção para a validade, a riqueza e a importância desta medida, mas também para dois pecados originais que ela continha: um deles era a falta de equidade na sua aplicação territorial e o outro era a não adequação da oferta à procura iminente.

Sr. Ministro, sabemos o que é que aconteceu, sabemos o que é que está a acontecer agora, dois meses passados, com o PART nos jornais, todos os dias, por maus motivos. A minha pergunta é no sentido de saber se o Sr. Ministro considera que esta medida foi implementada da forma que a sonhou e se está satisfeito com o resultado.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — O próximo pedido de esclarecimento cabe ao Sr. Deputado Duarte Alves, do PCP.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Duarte Alves** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, é inegável o avanço que representa o alargamento do passe social: avanço na mobilidade das populações, avanço no rendimento disponível das famílias, avanço também do ponto de vista ambiental, com mais 100 000 utilizadores nos transportes coletivos e, portanto, muito menos carros a circular. É inegável esse avanço, que é reconhecido, sim, pelas populações.

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

O Sr. **Duarte Alves** (PCP): — Foram mais 100 000 utilizadores, mas poderiam ser muitos mais, se houvesse investimento para melhorar e aumentar a oferta de transportes públicos. É esse investimento que tem faltado, Sr. Ministro!

Na CP, assistimos a dezenas de supressões diárias na Linha de Sintra, mas também aos atrasos constantes na Linha da Azambuja e outras, em que os utentes perdem horas das suas vidas por causa da falta de investimento. Não há trabalhadores suficientes para a manutenção, o que já está a imobilizar regularmente uma parte da frota, e, a partir de dia 16, a falta de trabalhadores na CP vai levar ao encerramento de bilheteiras para que esses trabalhadores acompanhem comboios, prevendo-se também horários mais restritivos.

No metro de Lisboa, acumulam-se problemas por causa da falta de investimento e das contratações que o Governo insiste em bloquear. Se se contratassem mais trabalhadores para a manutenção da via, se se investisse numa esmeriladora que não tivesse 50 anos e que não avariasse dia sim, dia não, havia muito menos problemas nos carris, muito menos incidentes e, portanto, menos tempo de espera e menos atrasos.

Também na Fertagus, é preciso que, à maior utilização que se verificar, seja dada uma resposta que salogue o interesse público e garanta um serviço de qualidade, com mais oferta, o que só é possível com fim da PPP (parceria público-privada).

No transporte fluvial, Transtejo e Soflusa, é preciso dar resposta à falta de trabalhadores, que origina as supressões e deixam as populações sem alternativa. É preciso investir para acabar com estas situações que prejudicam as pessoas e limitam muito o alcance, também ambiental, de medidas como a do passe social.

Está o Governo disponível para fazer estes investimentos, para permitir essas contratações de trabalhadores e assim resolver os problemas ou vamos continuar a assistir aos pedidos de desculpa, ao mesmo tempo que se continua a canalizar toda a folga orçamental para a redução acelerada do défice?

*Aplausos do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para responder aos nove pedidos de esclarecimento, em nome do Governo, tem a palavra o Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, João Pedro Matos Fernandes.

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, tentarei, no tempo de que disponho, que é pouco, responder ao máximo de perguntas possível.

Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia, entre julho e setembro próximos já estarão disponíveis as locomotivas necessárias para reforçar o serviço na Linha do Oeste. Relativamente à notícia, ontem tornada pública, da redução da oferta da Linha de Sintra em função da renovação dos horários, sabemos que ela é falsa, o que existe é que durante o verão haverá dois comboios que serão juntos e, dessa forma, vamos conseguir, com um menor número de trabalhadores, prestar exatamente o mesmo número de serviços.

Sr. Deputado Bruno Vitorino, as notas do debate da semana passada não servem para este debate.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Falta de ideias!

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — Eu sei que o tema é sempre o mesmo, mas, de facto, as notas da semana passada são velhas! São velhas! O tema é móvel e, por isso, de facto, já não servem.

*Protestos do Deputado do PSD Bruno Vitorino.*

Sr. Deputado, na semana passada foi, de facto, publicado um horário para precaver o não haver fim da greve. Ora, como a greve acabou, os horários já foram repostos e está, neste momento, cumprida a oferta prevista na Soflusa. É assim que acontece e que acontecerá.

Sr.<sup>a</sup> Deputada Joana Mortágua, peço desculpa pelo meu olhar, mas tentei fazer aquilo que o Barthes não foi capaz, que foi criar uma sétima função para a linguagem, mas olhe que foi absolutamente involuntário! Foi absolutamente involuntário!

*Risos da Deputada do BE Joana Mortágua.*

Sr.<sup>a</sup> Deputada, sinceramente, acho injusto falar em caos e acho injusto até para os trabalhadores. Eu nunca culpei ninguém! O que eu disse — e não consigo perceber, palavra de honra, tenho as minhas limitações, em como é que pode isto ser contrariado — foi que os problemas agudos da Soflusa ocorridos durante a semana passada, aconteceram durante um período de greve às horas extraordinárias.

*Protestos da Deputada do BE Isabel Pires.*

Teria sido bem pior durante esta semana se não se tivesse chegado a um acordo, pelo menos com um dos sindicatos, o que permitiu levantar essa mesma greve. O contrato de serviço público está muito perto de ser assinado...

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Ah! Ainda não está?!

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — A existência do PART obrigou a refazer as contas.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Há um ano que está a fazer contas!

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — Sr.<sup>a</sup> Deputada Diana Ferreira, o PCP continua a conviver mal com o facto de, na proposta que fez nesta Assembleia, não querer nenhuma linha de metro na cidade do Porto. Sr.<sup>a</sup> Deputada, faz todo o sentido que haja linhas de metro onde existe uma maior procura e, manifestamente, o caso da Linha da Trofa não é um desses casos.

Sr.<sup>a</sup> Deputada Germana Rocha, anoto, mas penso que não será acompanhada pelo seu partido nem pela sua bancada pelo centralismo com que coloca a questão, porque, de facto, é mesmo centralista a proposta que faz ao achar que tem de ser o Governo a impor à Área Metropolitana do Porto aquilo que deve ser a expansão do metro.

Sr.<sup>a</sup> Deputada, vou recordar-lhe o que também é muito simples: aquilo que estava previsto e que foi a nossa herança, em termos de investimento e transportes, no metropolitano do Porto, como no metropolitano de Lisboa, vindo dos Programas do Governo que nos antecedeu...

*Protestos dos Deputados do PSD António Costa Silva e Germana Rocha.*

... e daquilo que eram as verbas do POSEUR era zero! Era mesmo nada! Não havia aqui qualquer discussão sobre se era a linha circular ou se era a expansão da linha vermelha, se se fazia a linha rosa do Porto ou se se fazia outra. Não havia discussão, não havia nada para fazer, nada teria sido feito, projetado ou programado se nós não tivéssemos alterado — e de que maneira! — as regras do jogo no que ao financiamento diz respeito.

E sim, sim, foi dito publicamente por mim, e enquanto for Ministro assim será, que as verbas para a expansão do metro do Porto para o próximo ciclo de financiamentos comunitários estão estabelecidas, são 800 milhões de euros para dividir entre metro pesado e metrobus e quem vai decidir mesmo quais são as ligações a serem feitas — porque, de facto, eu, ao contrário de V. Ex.<sup>a</sup>, não sou centralista — é mesmo a Área Metropolitana do Porto.

Sr. Deputado José Luís Ferreira, sobre a ponte não tenho nada mais a acrescentar. Relativamente ao metro de Lisboa, se eu disse ao Deputado Bruno Vitorino que as notas eram de há uma semana, não me leve a mal mas, quando me fala na canibalização de peças, está, certamente, a falar de umas notas que tem de há três anos.

*Protestos do Deputado de os Verdes José Luís Ferreira.*

De há três anos porque, de facto, neste momento, não há nenhuma composição parada por manutenção atrasada, como havia — e chegou a haver 30 — no metro de Lisboa.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — As carruagens agora são beras!

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — E, Sr. Deputado José Luís Ferreira, aquilo que aconteceu com a estação de Arroios foi que o empreiteiro faliu e abandonou a obra. Tivemos de lançar um novo concurso. Portugal é um Estado de direito, sei que estamos de acordo, e não há outra maneira de poder fazer isto. Houve sete empresas pré-qualificadas e as propostas serão entregues em julho.

Sr. Deputado Paulo Rios de Oliveira, fiquei a saber duas coisas, aliás, uma já sabia e fiquei a saber outra: é que se o Partido Social Democrata votou contra o PART, hoje voltaria a fazê-lo. De facto, aqui, ao contrário de outras matérias, o PSD não resolveu recuar, achou que deve manter a posição que assumiu na altura.

*Protestos do Deputado do PSD Paulo Rios de Oliveira.*

Acho que, nestas coisas, há sempre uma segunda oportunidade e aquilo que constato é que VV. Ex.<sup>as</sup> a desperdiçaram completamente. Todos os portugueses ficam a saber que o PART, que é, certamente, o mais relevante projeto de transição justa a favor da descarbonização, mereceu o voto contra do PSD e continua a merecer o voto contra do PSD.

*Aplausos do PS.*

*Protestos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Vamos passar à fase das intervenções e a primeira delas cabe ao Sr. Deputado André Pinotes Batista, do Partido Socialista.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Deputados: É até confrangedor começar a discutir as alterações climáticas, que, aparentemente, pouca gente aqui, hoje, quis discutir, mas, enfim, é a liberdade parlamentar.

No entanto, no Dia Mundial do Ambiente é bom saudar o Governo pelo que tem feito, não só neste dia mas todos os dias desde que tomou posse. Vejamos: em 2015, sabíamos da urgência de fazer face aos negacionistas, aqueles que não aceitam que as alterações climáticas existem. Hoje sabemos outra coisa: é também muito importante confrontar os oportunistas da Agenda Verde.

*Protestos do Deputado do PSD Duarte Marques.*

Sim, os oportunistas da Agenda Verde são aqueles que, uma vez no Governo, nada fizeram e que agora, na oposição, tentam pendurar-se — e acho que é uma boa imagem —, tentam pendurar-se desajeitadamente num comboio, num navio, num autocarro que, manifestamente, perderam.

*Protestos do Deputado do PSD Duarte Marques.*

Mas, Srs. Deputados, nós temo-lo feito com ambição. Aliás, já aqui ficou plasmado que mudar de 26% a redução de emissões até 2030 para 40% não é de somenos importância e revela o empenho deste Governo nesta matéria.

*Protestos do PSD.*

Srs. Deputados, se falamos de ambiente, hoje falamos sempre de urgência ambiental. E é bom revisitarmos o dicionário para nos perguntarmos o que é, afinal, isto da urgência: diz-se do que é urgente, do que urge resolver, do que não pode ser diferido, do que é iminente. Diz-se também daquilo que os senhores deviam ter

resolvido quando estavam no Governo e, nessa altura, não viram nenhum tipo de urgência, nessa altura não viram nenhum tipo de necessidade, nessa altura não tiveram nenhum tipo de preocupação.

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — Muito bem!

*Protestos do Deputado do PSD Duarte Marques.*

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Isto é, o anterior Governo do PSD/CDS vem hoje dizer que agora é que é. Aliás, vêm perguntar-nos e nós dizemos que sim, que já está a ser, quando no vosso tempo havia uma enorme diferença, pois não foi nem nunca seria, e isto é algo que a nós nos deixa muito satisfeitos.

Mas deixem-me concretizar, Srs. Deputados. Esta direita, e em especial o PSD, tem uma pegada muito pesada, muito profunda. Não foram os senhores que reduziram a oferta dos transportes públicos em 25%? Foram, com certeza! Não foram os senhores que descapitalizaram as empresas e desinvestiram nos planos de manutenção?!

*Risos do Deputado do PSD Duarte Marques.*

É o que dizem os números! Aliás, os senhores assinaram subconcessões que previam a contratação de equipamento que não era amigo do ambiente: autocarros a *diesel*, em segunda mão. Mas essas coisas agora já não interessam nada, porque urgência nós sabemos que os senhores não tiveram nenhuma quando estiveram no Governo, e não percebemos que não têm agora, na oposição.

Os senhores travaram as políticas elétricas no transporte, votaram contra o PART, e é verdade que o PSD tinha aqui hoje uma oportunidade talvez de mascarar um pouco a má impressão que deixou, mas não, os senhores insistem! Portanto, para os portugueses é claro: a medida mais revolucionária do transporte público, aquela que é mais impactante no combate às emissões de CO<sub>2</sub>, aquela que mais contribui para o combate às alterações climáticas, os senhores foram contra, são contra e parecem desejar que corra mal para continuarem a ser contra.

*Protestos do Deputado do PSD António Costa Silva.*

Mas, já agora, para finalizar, permitam-me sublinhar que os 750 milhões de investimento deste Governo — e não vamos ver só na lógica estritamente dos transportes, mas também na lógica ambiental — têm o seguinte: é que o aumento da capacidade do metro do Porto e do metro de Lisboa não é um carrocel para turistas passearem, como o Sr. Deputado do PSD aqui disse.

E mais: os 710 autocarros — e perguntam quando mas alguns já estão a circular — são movidos com energia amigas do ambiente e as 10 novas embarcações da Soflusa também! Portanto, é necessário reforçar que, para além de estarmos a fazer o que os senhores não fizeram, estamos a fazê-lo com a preocupação, que os senhores não tiveram, de cuidar do ambiente e cuidar do planeta, porque as urgências climáticas não são um verbo-de-encher para a altura de um debate, são algo que move a ação política e este Governo e este partido têm uma ação política estruturada.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — O Sr. Deputado tem um pedido de esclarecimento. Passo, para esse efeito, a palavra ao Sr. Deputado Jorge Paulo Oliveira, do PSD.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Paulo Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Deputado André Pinotes Batista, sobre supressões de comboios, de barcos, enfim, sobre tudo aquilo de mal que vai trespassando os transportes públicos em Portugal, para o contrariar bastaria invocar as palavras de dois presidentes de câmara do Partido Socialista. Ouça o que diz o Sr. Presidente da Câmara de Sintra, Basílio Horta,

e o que diz, em Almada, a Sr.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Inês Medeiros, para verificar que essas não são afirmações nossas, são, nem mais nem menos, afirmações de dois autarcas conhecidos na Área Metropolitana de Lisboa,...

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

*Protestos do Deputado do PS André Pinotes Batista.*

O Sr. **Jorge Paulo Oliveira** (PSD): — ... de duas câmaras municipais lideradas pelo Partido Socialista.

**Vozes do PSD:** — Bem lembrado! Há mais!

O Sr. **Jorge Paulo Oliveira** (PSD): — Na sua intervenção, o Sr. Deputado André Pinotes Batista também procurou, de certa forma, dar a entender que este é um Governo liderante naquilo que é o combate às alterações climáticas, em contraponto com o anterior Governo, que, nesta matéria, diz o Sr. Deputado, nada fez.

Sr. Deputado, vou dar-lhe dois indicadores ou dois dados estatísticos para o senhor poder comentar. Dependência energética: deixámos o Governo com Portugal numa independência energética na ordem dos 72,40%. Sr. Deputado, em 2017, essa dependência energética não baixou, aumentou. Sabe quanto é atualmente? 79%! E diz o senhor que este é que é um Governo liderante no combate às alterações climáticas.

**Vozes do PSD:** — Bem lembrado!

O Sr. **Jorge Paulo Oliveira** (PSD): — Segundo indicador: *ranking* dos países com melhor desempenho em matéria de ação climática. Sr. Deputado, o anterior Governo deixou Portugal na 4.<sup>a</sup> posição. Sabe em que lugar se encontra atualmente Portugal? Na 14.<sup>a</sup> posição! Se isto é um Governo liderante no combate às alterações climáticas, estamos conversados!

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra, para responder, o Sr. Deputado André Pinotes Batista.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado, de forma muito sucinta, quero deixar duas notas, a começar pelos indicadores. Sr. Deputado, não vê que esse é o atestado da incompetência do seu Governo? Esses indicadores evoluíram assim porque os senhores não fizeram o que tinha de ser feito!

*Aplausos do PS.*

Sr. Deputado, por amor de Deus, é uma questão de lógica! Não resolvemos os problemas ambientais estalando os dedos! Mas, Sr. Deputado, prometi a mim próprio que não ia perder mais do que 30 segundos com a vossa falta de noção.

Os autarcas de que falou sabem que este Governo dialoga com eles, sabem que este Governo dialoga com a administração local,...

O Sr. **António Costa Silva** (PSD): — Não é verdade!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — ... e, olhe, até o PART, essa medida que votaram contra, foi feito em diálogo, até com autarcas do PSD.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Passamos à próxima intervenção, que cabe ao Sr. Deputado Bruno Coimbra, do PSD.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Bruno Coimbra** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: As alterações climáticas são a maior ameaça que enfrentamos e exigem uma revolução comportamental nas nossas escolhas quotidianas e políticas.

A preocupação generalizada dos cidadãos é justificada. As alterações climáticas estão a ter profundos impactos, visíveis ao dia de hoje e absolutamente devastadores no futuro próximo do nosso planeta. Perda de biodiversidade, tempestades e cheias, desertificação dos territórios, escassez alimentar, migrações forçadas, avanço do mar, são fenómenos extremos que crescem a cada dia.

Portugal está na lista dos países que são, e serão, mais afetados. Este é, por isso, um combate onde cada opção conta, um combate para o qual todos estamos convocados mas no qual nós, decisores eleitos, temos particulares responsabilidades.

Perante as reticências de alguns incautos, a Europa em que vivemos assume-se como líder mundial nesta agenda e temos orgulho que assim seja, apesar do muito que há por fazer.

O PSD assume o ambiente como uma prioridade, não só no discurso mas na conseqüente ação política. Sempre assim foi, não apenas no Dia do Ambiente ou quando o tema se tornou popular.

Fomos pioneiros quando, na década de 80, colocámos o ambiente na esfera governativa. Fizemos a diferença quando, ao longo das últimas décadas, fomos os responsáveis pelos principais avanços e pela introdução das grandes causas ambientais na agenda política portuguesa.

Mais recentemente, na anterior legislatura, fomos responsáveis por um vasto legado, reconhecido nacional e internacionalmente, de implementação de políticas ambientais e de combate às alterações climáticas e de melhor desempenho ambiental.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, no caminho para a descarbonização da economia, o setor dos transportes e as soluções de mobilidade são de importância absolutamente incontornável.

Por assim entendermos, ligámos o Compromisso para o Crescimento Verde, que unia o Estado e a sociedade civil numa estratégia de desenvolvimento económico assente em boas práticas ambientais, a reformas concretas no setor dos transportes, com resultados e melhorias efetivas e evidentes.

Foi com a reforma da fiscalidade verde que operámos a mudança também no setor dos transportes.

Criámos a taxa de carbono, utilizando a receita obtida para baixar outros impostos; alterámos as taxas do imposto sobre veículos em função das emissões de carbono; criámos incentivos à mobilidade elétrica para aquisição de veículos elétricos, híbridos *plug-in*, GPL e GNV; aprovámos a dedução de IVA para veículos elétricos ou *plug-in*; introduzimos incentivos à criação de sistemas de mobilidade partilhada nas empresas; criámos incentivos ao abate de viaturas em fim de vida com substituição por veículos elétricos ou híbridos; introduzimos a limitação das emissões para veículos do Estado e criámos o ECO.MOB, garantindo financiamento europeu para aquisição de 1000 veículos elétricos para o Estado português.

Infelizmente, este Governo e o Sr. Ministro decidiram abrandar, reverteram medidas e afrouxaram o ímpeto reformista que estávamos a impor.

Acenam agora com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica, mas não executam sequer o financiamento europeu disponível.

O Portal da Queixa dá-nos nota que num só ano teve lugar um aumento de mais de 250% de reclamações sobre postos de carregamento de veículos elétricos.

Apresentam-nos medidas de incentivo à utilização de transportes públicos coletivos, mas deixam degradar o serviço e os equipamentos a níveis do terceiro mundo.

Falta manutenção, faltam comboios, faltam barcos e autocarros. Todos os dias vemos notícias sobre a supressão de serviços e pessoas enlatadas nos transportes ou deixadas ao abandono sem solução de mobilidade.

Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, de nada serve vir ao Parlamento pedir desculpas ou apresentar várias vezes as mesmas medidas e objetivos mas não dar mostra de avanços na execução das mesmas.

O combate às alterações climáticas e a descarbonização da economia não se compadecem com narrativas nem propagandas. Esta tem de ser uma preocupação de todos! Não pode ser uma preocupação dos cidadãos, lá fora, que não encontre eco na ação governativa. Não basta prometer, é preciso concretizar.



*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Sr. Deputado, a Mesa não regista inscrições para pedidos de esclarecimento, pelo que passamos à intervenção seguinte.

Assim sendo, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Hortense Martins, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado: Sr. Ministro, peço-lhe desculpa, mas vou começar por me referir à intervenção do Sr. Deputado Bruno Coimbra.

Sr. Deputado Bruno Coimbra, a sua intervenção foi nada mais nada menos do que uns ecos do ex-Ministro José Moreira da Silva...

**Vozes do PSD:** — Jorge!

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — ... e de Carlos Moedas, mas sobre política ambiental e sobre alterações climáticas, em Portugal, os portugueses sabem zero.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Hortense Martins** (PS): — Vejo também que a atenção que me está a dar é zero e que é essa a atitude que tem para os portugueses.

Sr. Ministro do Ambiente, queria dizer-lhe que concordamos com a urgência que tem sobre a melhoria da qualidade de vida nas cidades, dada a situação aguda que resulta da mudança climática, e sobre o que nos pede, ou seja, que não sejamos apenas responsáveis mas que tenhamos uma ambição completa e façamos o que nunca foi feito.

Permita-me, ainda, que lhe diga que concordo com esta sua afirmação, mas também com a necessidade de reequilibrarmos o nosso modo de vida. Temos de mudar de vida para alcançarmos os objetivos da descarbonização e para melhorarmos a vida no nosso planeta.

O roteiro ambicioso e exigente para a descarbonização que apresentou na última COP24 (24.<sup>a</sup> Conferência das Partes da Convenção sobre Mudança do Clima) abrange todos os setores, é um roteiro transversal e tem inerente o conceito de urgência. Este sentimento, hoje, está presente na nossa sociedade e, em particular, nas novas gerações, numa manifestação de apelo para que façamos acontecer estas mudanças, façamos acontecer mudanças ao nível do nosso clima.

Hoje, todos constatamos efeitos dessas alterações climáticas no tempo, nas inundações, nas secas, mas também na nossa saúde.

Recordo que hoje é o Dia Mundial do Ambiente, com uma particularidade: é dedicado à questão do ar e à melhoria da qualidade de vida.

Saúdo também o Governo por hoje mesmo estar, na Pampilhosa da Serra, a fazer um protocolo com muitas das autarquias, precisamente sobre este tema, abordando um problema que é um desafio para todos nós, a questão dos incêndios, que sabemos ser uma realidade e que o Governo está a atacar, implementando diversas medidas.

Portanto, Sr. Ministro, em face da sensibilidade das pessoas, da exigência que as pessoas hoje têm em relação a esta matéria, e o próprio Secretário-Geral das Nações Unidas trouxe a debate a questão da qualidade do ar — 90% da população global respira ar poluído —, este é um desafio que não nos pode deixar alheados.

Ora, isto faz-nos a todos refletir no sentido de sermos responsáveis e encontrarmos soluções, aplicando impostos aos responsáveis pela poluição e não às pessoas em geral.

Este é o desafio do futuro!

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para uma intervenção, em nome do Grupo Parlamentar do CDS, tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, há um equívoco que não pode passar aqui: é que parece que a culpa da degradação dos transportes públicos, nomeadamente da Transtejo e da Soflusa, é dos utentes ou do PART, e eles não merecem essa injustiça.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E isto por uma razão muito simples: Sr. Ministro, confrontei-o com declarações suas feitas em 2017 e em 2018 em que o Sr. Ministro anunciava o reforço da frota da Soflusa e da Transtejo, anunciava reforços de material circulante na CP e, portanto, já nessa altura se detetavam aumentos da procura e dificuldades nos transportes.

O problema é que o Governo talvez tenha algum jeito para ganhar votos mas é completamente ineficaz a governar.

*Protestos do Sr. Deputado André Pinotes Batista.*

E por que é que eu digo isto? É que o anterior Secretário de Estado das Infraestruturas e dos Transportes, Guilherme d'Oliveira Martins, sabe quem é?...

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Pensei que era quem vendeu o barco! Sérgio Monteiro!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não, depois há um outro que levou o País à bancarrota, mas não é desse que eu estou a falar.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Pensei que era o Sérgio Monteiro!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Dizia Guilherme d'Oliveira Martins que há uma ideia errada de que não há comboios suficientes e que os passageiros estão a perder qualidade nos serviços.

Ora, é exatamente esta falta de visão e de responsabilidade que nos levou aos dias de hoje, para além de olharmos para a CP e para a Infraestruturas de Portugal como um todo e vemos que foram as mais cativadas.

Os senhores viveram cativados por Mário Centeno e é por isso que ainda hoje a Direção-Geral do Orçamento alerta que, para a ferrovia, há mais cativações da ordem dos 53,2 milhões de euros. É este o problema!

É evidente que o PART e o aumento da procura trouxeram uma dificuldade nova, mas quem é que devia prever? Quem é que devia acautelar? Quem é que devia encontrar soluções?

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Por isso, quando pergunto aqui, de uma forma muito simples, o que é que está previsto para a Linha de Cascais, em termos de material circulante novo, o Sr. Ministro responde 50 milhões mas sem me dizer para o que é. É que ele sabe que não é para material circulante, e isto quando estamos na linha com o material circulante mais velho de toda a rede ferroviária.

Em Sintra perdem-se 175 comboios e, quando pergunto qual é o material circulante novo que vai surgir, o Ministro nem sequer diz nada, porque sabe que a encomenda dos comboios foi feita tarde. Os senhores, desde que chegaram ao Governo, sabiam que havia dificuldades e necessidade de material circulante, então, alguém tem de explicar por que é que só agora se lançou o concurso de material circulante, que, obviamente, demora tempo a construir e a chegar. Por que é que só agora? Porque os senhores trabalham para o voto e não trabalham para resolver os problemas.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — É por isso que hoje também ficamos sem saber como é que vamos resolver o problema da Linha de Sintra. Qual é o material circulante que vai chegar? Não vai chegar nenhum

porque a encomenda de comboios é essencialmente para o serviço regional. Para o serviço urbano, suburbano e para o longo concurso não há aquisição de material circulante.

Por isso, os senhores deviam, talvez, pedir desculpa, mas dizendo: «avaliámos mal». E, nesse aspeto, devo dizer que o atual Ministro é mais sensato, porque disse: «Nós tivemos mais olhos do que barriga. Projetámos mal, previmos mal, não fomos capazes de antecipar problemas, não fomos capazes de prever que isto ia acontecer», acabando num pedido de desculpas. Mas a isto chama-se má governação, chama-se incapacidade e chama-se outra coisa mais grave: falta de respeito para com os utentes da margem sul, de Setúbal, do Barreiro, que querem vir trabalhar e não podem, falta de respeito pelos utentes de Sintra, mas falta de respeito por todo o País, por todos aqueles que precisam de serviços públicos e de transportes.

Os senhores sabiam, porque se olharem para as reclamações verificam que, em 2018, elas subiram — 2500 reclamações — e não havia PART. Ou seja, o que é que faltou para o Governo perceber que tinha de agir? O que é que faltou para o Governo perceber que tinha de atuar? O Governo anterior pode não ter feito tudo bem, mas o Governo anterior herdou uma situação calamitosa de 14 000 milhões de endividamento no setor empresarial do Estado dos transportes, tentou corrigir isso a pedido da troica, a pedido de quem financiava o País e deixou, em velocidade de cruzeiro...

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Queira terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Termine já, Sr. Presidente.

Tudo o resto, o Partido Socialista conhecia, sabia, bastava ter previsto, bastava ter sabido governar, bastava cumprir a sua missão e as suas promessas,...

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Muito obrigado, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — ... já agora com o apoio do Bloco, do PCP e de Os Verdes, que hoje vêm aqui fazer este número, para hoje estarmos numa situação bem melhor do que aquela em que estávamos no início.

*Aplausos do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para a última intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Carlos Pereira, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista.

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Nesta última intervenção do Grupo Parlamentar do Partido Socialista não podemos deixar de sublinhar aquilo que se passou neste debate.

Devo dizer que, tendo ouvido atentamente todas as intervenções, a ideia que ficou entre todos os Deputados, penso eu, foi que quase todos os partidos usaram este debate como uma espécie de cavalo de troia, não para falar das alterações climáticas mas para falar dos transportes. Ora, já tivemos imensos debates sobre os transportes e amanhã, no debate quinzenal, também se falará sobre os transportes.

*Protestos do PSD.*

Mas percebo por que é que os grupos parlamentares fugiram ao debate sobre as alterações climáticas e sobre o impacto que os transportes podem ter nas alterações climáticas.

*Aplausos do PS.*

*Protestos da Deputada de Os Verdes Heloísa Apolónia.*

Até a Sr.<sup>a</sup> Deputada Heloísa Apolónia resvalou e não quis falar sobre as alterações climáticas.

*Protestos de Os Verdes e do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Sr.<sup>as</sup> Deputadas e Srs. Deputados, agradeça que se criassem as condições para que o Sr. Deputado Carlos Pereira possa continuar no uso da palavra.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — O ruído também é poluição!

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Faça favor de continuar, Sr. Deputado Carlos Pereira.

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Todos nós sabemos que, para reduzir 50% das emissões, é preciso garantir que um terço da mobilidade seja elétrica e era sobretudo isso que estávamos aqui a discutir.

Sabemos que, no passado, houve quem, pela pressão da procura, porque queria resolver algo imediatamente, tenha comprado autocarros em segunda mão e a diesel, mas não é isso que estamos a discutir. Queremos garantir aquilo que o Sr. Ministro já disse e é, de facto, um desafio ambicioso que nos deve convocar a todos, ou seja, que um País pequeno, que representa menos de 2% da população, é capaz de colocar o desafio de, até 2050, garantir a neutralidade carbónica.

Ora, isto é que é verdadeiramente essencial e era isto que esperávamos que fosse discutido neste Parlamento e neste debate, mas os senhores fugiram a esse debate porque ele não interessa, porque este é um desafio novo, é um desafio responsável e é um desafio que o Partido Socialista, obviamente, patrocina, e vamos, com certeza, conseguir bons resultados.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Srs. Deputados, a Mesa, há pouco, cometeu um lapso, ao dizer que aquela era a última intervenção.

Eu próprio assumo a responsabilidade de ter querido silenciar o Deputado do Bloco de Esquerda Heitor de Sousa, a quem dou a palavra para uma última intervenção.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Presidente, aceito as suas desculpas e agradeço a deferência.

Sr. Ministro, respeito muito o facto de ter problemas de audição, mas queria apenas dizer-lhe que é preferível separar o que queremos ouvir daquilo que não devemos ouvir. É melhor ouvir o povo do que ouvir a caserna e, quando refiro a «caserna», refiro-me, sobretudo, às opiniões do seu *alter ego*, do Sr. Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, que, numa brilhante peça de comunicação, nos transmitiu uma ideia completamente errada do modelo de transportes públicos democrático que queremos construir.

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — Não faço ideia do que é o *alter ego*! Vem no *Google* o que é o *alter ego*?!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Ministro, reparou, com certeza, que, há dois meses, as várias pessoas que foram entrevistadas nos telejornais classificaram a medida da redução tarifária como «absolutamente espantosa», «formidável», «a melhor coisa que poderia ter acontecido», ou seja, derreteram-se em elogios ao Governo a respeito da medida. O que realmente agora acontece, quando o Sr. Ministro for ouvir outra vez o povo, é exatamente o contrário, pois ouvirá as pessoas queixarem-se da sobrelotação de veículos, dos veículos que não aparecem, dos lugares que não têm, das condições de conforto que deixaram de existir e das cadeiras que o Sr. Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade quer retirar...

*Protestos do Ministro do Ambiente e da Transição Energética.*

... para reduzir a qualidade da oferta dos transportes.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Sr. Deputado, queira terminar, por favor.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Ministro, há uma medida muito simples que possibilitará fazer mais e melhor com os meios que existem. Sabe qual é? É recrutar trabalhadores para aumentar a oferta com os meios

que existem. Aumentar a oferta, aumentar as carreiras, aumentar a possibilidade de escolha por parte das pessoas que utilizam os transportes públicos.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem de terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — De outra maneira, vai ser um ato falhado e vai ser uma tremenda desilusão esta medida positiva, que tem todas as condições para correr bem, desde que haja meios e espaço para as pessoas poderem entrar nos transportes públicos.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado António Costa Silva, do PSD.

O Sr. **António Costa Silva** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Ministro, Srs. Membros do Governo: Em primeiro lugar, é preciso clarificar duas mentiras em que repetidamente se insiste. A primeira tem que ver com a redução dos tarifários dos passes e o posicionamento do PSD. O PSD é e sempre foi a favor da medida,...

*Risos de Deputados do PS e de Membros do Governo.*

*Protestos do BE e do PCP.*

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

O Sr. **António Costa Silva** (PSD): — ... ao contrário da mentira que persistentemente querem contar; o PSD apenas critica a forma e o modelo utilizados, que estão a gerar confusão. Isso deveria ser admitido por este Governo! Uma mentira repetida muitas vezes não se torna uma verdade e nunca irá tornar-se!

*Protestos do PS.*

*Contraprotestos do Deputado do PSD Emídio Guerreiro.*

A segunda medida tem que ver com os investimentos nos transportes urbanos. É preciso lembrar que, no período da troica, o País e o Governo anterior receberam do Governo socialista uma situação crítica e vergonhosa nos transportes públicos, que foi preciso resolver, e estava a ser resolvida.

O Sr. **Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade** (José Mendes): — Quando a troica saiu, vocês concessionaram e privatizaram tudo!

O Sr. **António Costa Silva** (PSD): — O modelo adotado por este Governo é outro e gerou, uma vez mais, o caos. Aliás, basta ver os transportes todos a «cair».

Sr. Ministro, há seis medidas, na área das alterações climáticas, que são fundamentais, na perspetiva do PSD.

Primeiro, sobre a redução do consumo de eletricidade gasto em aquecimento e em arrefecimento, quais as medidas que estão a ser adotadas pelo Governo? Já lá vamos! Estima-se que a produção de eletricidade em Portugal seja responsável por um quarto — 25% — das emissões de carbono. O que significa isto, Sr. Ministro? Significa que devia haver medidas concretas nesta matéria. O que é que existe, por parte do Governo? O Programa Casa Eficiente 2020, com uma taxa de execução de zero. Uma medida que até podia ser simpática, e até podia ser uma boa ideia, não existe.

Segunda medida: o investimento em painéis fotovoltaicos, nomeadamente para as famílias e para as instituições públicas. O investimento demonstrado por este Governo também não existe.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Queira terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **António Costa Silva** (PSD): — Vou terminar, Sr. Presidente.

Evitar o carro sempre que possível — é uma medida PART, de que já aqui falámos, mas, em face dos resultados, é ineficaz, pois as principais cidades estão entupidas, e as de menor dimensão também estão com problemas gravíssimos.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem de concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **António Costa Silva** (PSD): — Sobre a redução do consumo, o que faz este Governo? Incentiva o consumo! É uma medida que, claramente, vai contra os comportamentos ambientais mais eficazes.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem mesmo de concluir, Sr. Deputado.

O Sr. **António Costa Silva** (PSD): — Estou mesmo a terminar, Sr. Presidente.

Ainda outra medida: a atualização das infraestruturas públicas no âmbito da eficiência energética, que tem sido um desastre, em termos de resultados.

Por último, morar mais perto do local de trabalho era uma medida fundamental e que devia ser adotada. O que é que acontece neste momento? Temos cidades com níveis de vida insuportáveis, sendo cada vez mais difícil viver nelas.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Queira terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **António Costa Silva** (PSD): — O que é que o Governo faz? Não tem medidas sobre esta matéria. Obrigado pela sua tolerância, Sr. Presidente.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Srs. Deputados, vamos entrar, agora, na fase de encerramento do debate desta interpelação, pelo que peço aos serviços que adaptem o quadro dos tempos.

*Pausa.*

Para a intervenção de encerramento, tem a palavra, em primeiro lugar, o Sr. Deputado José Luís Ferreira, do Grupo Parlamentar do Partido Ecologista «Os Verdes».

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Em primeiro lugar, queria dizer ao Sr. Deputado Carlos Pereira que falar de transportes é falar de alterações climáticas. Mas, se isto é assim tão difícil de entender, sugiro que, pelo menos na próxima vez, leia a ordem de trabalhos para perceber exatamente o tema da interpelação.

*Aplausos de Os Verdes e de Deputados do PCP.*

**Vozes do PSD:** — Eh!

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Infelizmente, todos nós conhecemos bem as consequências das alterações climáticas, até porque somos testemunhas contemporâneas destas graves consequências. Mas, também, todos temos consciência da ameaça que este fenómeno representa para a humanidade. Hoje, ninguém tem dúvidas de que as alterações climáticas, associadas ao aquecimento global, têm conduzido à mudança nos padrões de precipitação, ao aumento do nível das águas e a uma maior frequência de fenómenos climáticos extremos.

Uma vez que a ameaça é global, a resposta terá de ser também, naturalmente, global. Mas, na parte que nos toca, enquanto País, é absolutamente imperioso rever a meta da redução das emissões de gases com efeito

de estufa, apostar decidida e seriamente nas energias renováveis e alterar o paradigma no que diz respeito à política de transportes, investindo de forma séria nos transportes públicos e, sobretudo, na ferrovia, de forma a dotar o País de uma política de mobilidade capaz de transformar o transporte público numa verdadeira alternativa à utilização da viatura particular.

Sem pretendermos desvalorizar o conjunto de passos dados nos últimos tempos, nomeadamente os avanços a nível dos passes sociais, a verdade é que há ainda muito a fazer. Há muito a fazer não só a nível do investimento, agora, do lado da oferta, para dar resposta ao aumento da procura dos transportes públicos abrangidos pelos passes, mas também de um forte investimento na ferrovia. Há, portanto, muito a fazer, sobretudo a nível dos transportes, que têm o peso que todos sabemos na emissão de gases com efeito de estufa.

Por isso, ao longo dos anos, têm sido inúmeras as propostas de Os Verdes no sentido da promoção de efetivas políticas de mobilidade coletiva, tendo em conta os seus amplos e reconhecidos benefícios ambientais, sociais e económicos.

Na verdade, já há muito que Os Verdes afirmam que Portugal precisa de um novo paradigma de transportes, tanto a nível de passageiros quanto de mercadorias, um novo paradigma centrado na componente ferroviária que responda às necessidades de mobilidade das populações e do transporte de mercadorias, nomeadamente no escoamento da produção local e regional, e que fomente a coesão territorial e um desenvolvimento harmonioso do País. Por fim, mas não menos importante, um paradigma que dê uma resposta mais eficiente aos desafios ambientais globais com que Portugal e o planeta se confrontam e, desde logo, no combate às alterações climáticas.

Foram, aliás, estes os pressupostos que levaram Os Verdes a apresentar, em novembro de 2015, uma iniciativa legislativa no sentido de recomendar ao Governo a elaboração de um plano ferroviário nacional ou as várias propostas, em sede de Orçamento do Estado, para investimento em material circulante e para o reforço de trabalhadores tanto na EMEF quanto na CP.

Também lá fora, junto das populações, «puxar» pelos comboios e «puxar» o Governo para os comboios tem sido uma constante na intervenção e ação de Os Verdes. A campanha intitulada «Comboios a rolar, Portugal a avançar», durante a qual Os Verdes percorreram mais de metade da rede ferroviária atualmente existente, denunciando os mais diversos problemas, é disso exemplo.

Mais: as últimas jornadas parlamentares que Os Verdes promoveram em Beja tiveram, também, como tema exatamente a ferrovia, nomeadamente as ligações entre Beja e Funcheira e entre Beja e Évora.

A campanha dos postais pela construção do ramal de ligação da estação de Portalegre à cidade e a caminhada pela reabertura da Linha do Corgo são algumas das muitas ações de Os Verdes, que pretendem obrigar o Governo a olhar mais para a ferrovia e para as suas necessidades.

De facto, depois de tantos anos de desinvestimento, torna-se urgente um esforço maior e mais rápido e orientado para uma estratégia planificadora do futuro. E nem sequer se fale da falta de passageiros para os comboios e para os transportes públicos em geral, porque todos sabemos que não há falta de passageiros, bem pelo contrário.

Portanto, o problema não reside na falta de passageiros, o problema reside na obsessão pelo défice e na teimosia do Governo do PS em querer mostrar-se como o aluno bem-comportado da União Europeia. Contas feitas, bem podemos dizer: contas certas com a Europa, mas contas erradas com os portugueses, com os transportes públicos e com a mobilidade das pessoas; contas certas com a Europa, mas contas erradas no combate às alterações climáticas, pelo menos em matéria de transportes.

E depois das novas e positivas medidas no que diz respeito ao passe intermodal, que vieram potenciar a procura dos transportes públicos, é agora necessário que o Governo se vire para o investimento a nível da oferta. É que, se assim não for, estamos não só a empurrar as pessoas, novamente, para a utilização do transporte individual, mas também a desacreditar a estratégia que se pretende com as medidas tomadas a nível dos passes e, ainda, a comprometer o combate às alterações climáticas.

Para além disso, é muito pouco responsável potenciar o reforço da procura nos transportes públicos e manter a mesma oferta, em termos de quantidade, conforto e segurança, que, mesmo sem este reforço recente da procura, já estava à beira da rotura. Não é sensato apelar às pessoas para a utilização dos transportes públicos e, depois, fechar as bilheteiras ou fechar a porta às bilheteiras ou remover os bancos dos comboios e do metro.

Se o Governo considera que resolve o problema com pedidos de desculpa ou com a substituição de lugares sentados por lugares de pé ou com o encerramento de bilheteiras é porque o Governo, no mínimo, não está a ver bem o filme. É mais ou menos como esperar pelo comboio na paragem do autocarro.

Da parte de Os Verdes, continuaremos atentos e empenhados para continuar a exigir do Governo a necessidade de travar o fenómeno das alterações climáticas e do aquecimento global, também pela via dos transportes públicos, sendo esta interpelação apenas um exemplo, cuja oportunidade, de resto, mais uma vez, ficou demonstrada durante o debate que acabámos de fazer.

Este debate, que Os Verdes agendaram para o dia de hoje, não foi por acaso, mas exatamente porque hoje se assinala o Dia Mundial do Ambiente.

*Aplausos de Os Verdes e do PCP.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para a intervenção de encerramento, em nome do Governo, tem a palavra o Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, João Pedro Matos Fernandes.

Faça favor, Sr. Ministro.

O Sr. **Ministro do Ambiente e da Transição Energética**: — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Comecei a minha primeira intervenção, nesta Câmara, aludindo à mitigação, uma das duas palavras-chave do Acordo de Paris. Tal como, então, disse, é hora de falar da outra palavra: a adaptação.

A adaptação consiste no nosso ajuste ao território e às suas características. As circunstâncias do território são, hoje, desafiantes e, daí, a urgência de adaptação a que me refiro.

Primeiro facto: os últimos quatro anos foram os mais quentes de que há memória ou registo.

Segundo: a temperatura média global já aumentou mais de 1°C face aos níveis pré-industriais.

Terceiro: as alterações do clima são visíveis em todo o mundo, com a ocorrência, cada vez mais frequente, de eventos climáticos extremos.

É por isso que a ação, a nossa ação, tem de ser travada também na adaptação às alterações climáticas, visando aumentar a resiliência e reduzindo as vulnerabilidades às alterações do clima.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Em resposta a essa necessidade, desenvolvemos o programa nacional de ação para a adaptação às alterações climáticas, um documento em vias de ser aprovado em Conselho de Ministros. O programa identifica nove linhas de ação com medidas concretas de adaptação, que visam responder aos principais impactos e vulnerabilidades identificados no território nacional. Este programa constitui, assim, um referencial para a abordagem à adaptação no planeamento setorial e na preparação dos instrumentos de financiamento do próximo quadro financeiro plurianual, entre 2021 e 2027. Como sabem, a proposta da Comissão prevê que, pelo menos, 25% do orçamento seja dedicado à ação climática e este programa será, assim, estruturante para a definição futura dos projetos a financiar.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Muito para além disso, promovemos a integração da adaptação às alterações climáticas como fator de valorização do território. Abordámo-la no PNPT (Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território), fixando os principais desafios para o território e contemplando as orientações para a gestão das vulnerabilidades e dos riscos no contexto do planeamento territorial. Estendemos a abrangência geográfica dos planos e das estratégias regionais e locais de adaptação às alterações climáticas. Com o apoio financeiro do PO SEUR (Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos), foi, assim, possível garantir a cobertura de cerca de 80% do território e, ainda ontem, foi tornada pública a apresentação do programa do Algarve. Com estes planos, promovemos, também, um melhor conhecimento sobre as vulnerabilidades do território e fomentamos o desenvolvimento de instrumentos para a gestão dos riscos associados.

Uma das partes do nosso território com mais necessidade de adaptação é o litoral, aliás, a zona mais povoada do País. Quer pela presença da maior parte da população e das atividades económicas, quer por causa da vulnerabilidade associada ao aumento do nível médio das águas do mar, temos mesmo de agir. Assim nasceu o Plano de Ação Litoral XXI, que contempla ações de redução de exposição ao risco e para o qual prevemos o financiamento de 900 milhões de euros até 2030.

Se robustecemos a governação nesta matéria, se avançámos para o terreno com projetos concretos, também promovemos um maior envolvimento da sociedade e fomentámos o conhecimento, a investigação e a inovação em adaptação.



Foi constituído o painel científico de suporte à Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (ENAA), que conta com a participação dos mais reconhecidos peritos nacionais em diversas áreas do conhecimento nesta matéria.

Promovemos iniciativas inovadoras, ao definir o quadro legal para a reutilização de águas residuais tratadas, destinadas a usos compatíveis com a qualidade das mesmas, designadamente a rega ou os usos urbanos e industriais, permitindo reduzir a pressão sobre os recursos hídricos em momentos de escassez.

Mas é sobretudo na intervenção no território que este Governo se tem vindo a empenhar, em ações concretas e focadas em tornar o território mais resiliente e adaptado.

No âmbito do PO SEUR, a medida «Promover a adaptação às alterações climáticas e à prevenção e gestão de riscos», com uma dotação de 426 milhões de euros, permite alavancar já a aprovação de 501 milhões de euros. Neste contexto, foram aprovadas 392 candidaturas, visando combater a erosão costeira, ou seja, 122 milhões de euros de investimento.

Também a prevenção de cheias e inundações, com 82 milhões de euros, e a prevenção e o combate a incêndios florestais, com mais de 85 milhões de euros, são projetos muito claros para a adaptação do território às alterações climáticas.

É também com o apoio do PO SEUR que, neste momento, se encontra aberto um aviso para projetos de demonstração.

Através do Fundo Ambiental foi ainda apoiada a concretização de projetos de adaptação às alterações climáticas a nível local, que visam dar resposta aos riscos de incêndio, de ondas de calor e de inundações.

E, porque este é um trabalho de cooperação, desenvolvemos, em conjunto com os municípios, quatro projetos emblemáticos de adaptação às alterações climáticas na área dos recursos hídricos.

No total, as iniciativas apoiadas pelo Fundo Ambiental superaram os 10 milhões de euros. Durante este ano, será ainda aberto um novo aviso, para mais 1 milhão de euros.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: É mesmo necessário preparar as nossas cidades, as nossas infraestruturas, a nossa agricultura e o nosso território para um futuro cada vez mais desafiante, sem alarmismos mas com a coragem e a ambição necessárias para enfrentar o maior e mais urgente desafio da nossa civilização.

Este é o tempo de colocar no terreno ações concretas de resposta às alterações climáticas, de dar respostas adequadas aos desafios que se colocam, construídas numa lógica preventiva e não de mera resposta à emergência.

É também o tempo de fomentar o envolvimento das várias partes com intervenção no território, do setor empresarial e da sociedade.

É, por isso, fundamental apostar também na educação e sensibilização ambiental para as alterações climáticas. Estou mesmo convencido de que é isso que nos pedem os nossos compatriotas.

Este é o firme empenho do Governo e tenho a certeza de que os partidos, com olhares diferentes sobre o processo, não se desviam, nenhum deles, deste objetivo.

Por isso, foi de facto com um gosto muito grande que, no Dia Mundial do Ambiente, pude estar nesta Assembleia, para um debate promovido pelo Partido Ecologista «Os Verdes».

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Srs. Deputados, damos, assim, por terminada a nossa ordem de trabalhos de hoje.

Amanhã, dia 6, o Plenário reunirá às 15 horas e estará na ordem do dia o debate quinzenal com o Primeiro-Ministro, ao abrigo da alínea *b*) do n.º 2 do artigo 224.º do Regimento da Assembleia da República.

A todas as Sr.<sup>as</sup> e os Srs. Deputados desejo a continuação de uma boa tarde.

Está encerrada a sessão.

*Eram 17 horas e 38 minutos.*

*Presenças e faltas dos Deputados à reunião plenária.*