



DIÁRIO

da Assembleia da República

XIII LEGISLATURA

4.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2018-2019)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 19 DE SETEMBRO DE 2018

Presidente: Ex.^{mo} Sr. [Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues](#)

Secretários: Ex.^{mos} Srs. [Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco](#)
[Idália Maria Marques Salvador Serrão](#)
[António Carlos Bivar Branco de Penha Monteiro](#)
[Sandra Maria Pereira Pontedeira](#)

SUMÁRIO

O Presidente declarou aberta a sessão às 15 horas e 7 minutos.

Deu-se conta da entrada na Mesa das Propostas de Lei n.ºs 146 a 148/XIII/3.^a, da Proposta de Resolução n.º 74/XIII/3.^a, dos Projetos de Lei n.ºs 981 a 992/XIII/3.^a e dos Projetos de Resolução n.ºs 1789 a 1806/XIII/3.^a e 1808 e 1809/XIII/4.^a.

Ao abrigo do [artigo 73.º](#) do Regimento, procedeu-se a um debate temático, requerido pelo PS, sobre o Plano Nacional de Investimento.

Na abertura do debate, interveio o Deputado [João Paulo Correia](#) (PS), tendo-se seguido no uso da palavra, além daquele orador e do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas (Pedro Marques), os Deputados [Duarte Alves](#)

(PCP) — que foi cumprimentado pelo Presidente —, [Joel Sá](#) (PSD), [Bruno Dias](#) (PCP), [Heitor de Sousa](#) (BE), [Carlos Silva](#) (PSD), [Pedro Mota Soares](#) (CDS-PP), [José Luís Ferreira](#) (Os Verdes), [Fernando Virgílio Macedo](#) (PSD), [Carlos Pereira](#) e [Hortense Martins](#) (PS), [Hélder Amaral](#) (CDS-PP) e [Ricardo Bexiga](#) (PS).

No encerramento do debate, intervieram os Deputados [José Luís Ferreira](#) (Os Verdes), [João Oliveira](#) (PCP), [Hélder Amaral](#) (CDS-PP), [Pedro Filipe Soares](#) (BE), [Jamila Madeira](#) (PS), [Emídio Guerreiro](#) (PSD) e o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

O Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 29 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Boa tarde, Sr.^{as} e Srs. Deputados — muito gosto em revê-los —, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Funcionários, Sr.^{as} e Srs. Jornalistas.

Está aberta a reunião.

Eram 15 horas e 7 minutos.

Peço aos agentes da Autoridade, a quem saúdo, para abrirem as portas das galerias ao público.

Antes de darmos início ao debate temático, peço ao Sr. Secretário Duarte Pacheco o favor de dar conta de um conjunto de iniciativas legislativas que deram entrada na Mesa.

Faça favor, Sr. Secretário.

O Sr. **Secretário** (Duarte Pacheco): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, deram entrada na Mesa, e foram admitidas pelo Sr. Presidente, diversas iniciativas legislativas.

Começo por referir as Propostas de Lei n.ºs 146/XIII/3.^a (GOV) — Altera o regime de acesso e exercício da atividade de treinador de desporto, que baixa à 12.^a Comissão, 147/XIII/3.^a (GOV) — Aprova o Estatuto do Ministério Público, que baixa à 1.^a Comissão, e 148/XIII/3.^a (GOV) — Aprova a primeira revisão do Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território, que baixa à 11.^a Comissão.

Foram também admitidos a Proposta de Resolução n.º 74/XIII/3.^a (GOV) — Aprova a Decisão (UE, Euratom) 2018/994 do Conselho, de 13 de julho de 2018, que altera o ato relativo à eleição dos membros do Parlamento Europeu por sufrágio universal direto, anexo à Decisão 76/787/CECA, CEE, Euratom do Conselho, de 20 de setembro de 1976, que baixa à 2.^a Comissão, e os Projetos de Lei n.ºs 981/XIII/3.^a (CDS-PP) — Proibição de cativação nas entidades reguladoras, que baixa à 5.^a Comissão, 982/XIII/3.^a (PAN) — Impede a caça à raposa com recurso à paulada e a matilhas, que baixa à 7.^a Comissão, 983/XIII/3.^a (PAN) — Retira a raposa e os sacarabos da lista de espécies sujeitas a exploração cinegética, que baixa à 7.^a Comissão, 984/XIII/3.^a (PAN) — Assegurar a não prescrição e administração de metilfenidato e atomoxetina a crianças com menos de seis anos de idade, que baixa à 9.^a Comissão, 985/XIII/3.^a (PCP) — Alarga às vítimas dos incêndios ocorridos entre 3 e 10 de agosto de 2018 nos concelhos de Monchique, Silves, Portimão e Odemira as medidas de apoio às vítimas dos incêndios florestais ocorridos em Portugal continental entre 17 e 24 de junho e 15 e 16 de outubro de 2017 (segunda alteração à Lei n.º 108/2017, de 23 de novembro), que baixa à 7.^a Comissão, 986/XIII/3.^a (CDS-PP) — Alteração ao Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 394-B/84, de 26 de dezembro, de modo a isentar de IVA todas as entidades promotoras de creches, jardins de infância, lares, entre outros, independentemente da sua natureza jurídica, que baixa à 5.^a Comissão, 987/XIII/3.^a (CDS-PP) — Alteração ao Decreto-Lei n.º 72/2017, de 21 de junho, de modo a promover uma bonificação às empresas que sigam práticas amigas da conciliação do trabalho com a vida familiar, da igualdade de género e da natalidade, que baixa à 10.^a Comissão, 988/XIII/3.^a (CDS-PP) — Trigésima segunda alteração ao Código do Imposto Municipal sobre Imóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 287/2003, de 12 de novembro, de modo a restabelecer a redução da taxa do imposto municipal sobre prédios de sujeitos passivos com dependentes a cargo em percentagem do valor do imóvel, que baixa à 5.^a Comissão, 989/XIII/3.^a (CDS-PP) — Alteração à Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, que aprova o Código do Trabalho, aumentando a duração da licença parental inicial para os 210 dias e a duração da licença parental inicial a partir do terceiro filho, que baixa à 10.^a Comissão, 990/XIII/3.^a (CDS-PP) — Benefícios em sede de IRC às empresas que promovam comportamentos familiarmente responsáveis, que baixa à 5.^a Comissão, 991/XIII/3.^a (CDS-PP) — Segunda alteração à Lei n.º 4/2007, de 16 de janeiro, para redução ou afastamento do fator de sustentabilidade aos pensionistas com dois ou mais filhos, que baixa à 10.^a Comissão, e 992/XIII/3.^a (CDS-PP) — Altera o Código do IRS, com o intuito de repor e reforçar o quociente familiar, que baixa à 5.^a Comissão.

Foram ainda admitidos os Projetos de Resolução n.ºs 1789/XIII/3.^a (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que crie uma rede de apoio familiar e promova o estudo e o debate para uma política de família e de natalidade, que baixa à 10.^a Comissão, 1790/XIII/3.^a (PCP) — Recomenda ao Governo a revisão em 2018 do rácio de auxiliares de ação educativa da escola pública no sentido do seu reforço, 1791/XIII/3.^a (BE) — Recomenda ao Governo que garanta que as habilitações literárias não são fator de exclusão da regularização dos vínculos e salvaguarde a situação dos trabalhadores no âmbito do PREVPAP, que baixa à 10.^a Comissão, 1792/XIII/3.^a (CDS-PP) — Recomenda ao Governo a reinstalação de uma esquadra da PSP na zona da freguesia das Avenidas Novas,

dotada de efetivo adequado, 1793/XIII/3.^a (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que permita às escolas procederem à rápida substituição de assistentes operacionais em situação de baixa prolongada, 1794/XIII/3.^a (Os Verdes) — Necessidade de revisão do rácio de auxiliares de ação educativa na escola pública, 1795/XIII/3.^a (PAN) — Recomenda ao Governo que crie um regime que permita a equiparação dos atletas paraolímpicos aos atletas olímpicos relativamente à alocação de apoios e bolsas, 1796/XIII/3.^a (BE) — Revisão e reforço do rácio de atribuição de assistentes operacionais e assistentes técnicos aos agrupamentos e escolas não agrupadas, 1797/XIII/3.^a (BE) — Recomenda ao Governo a equiparação entre atletas olímpicos e paraolímpicos nos níveis dois e três, 1798/XIII/3.^a (PSD) — Flexibilização e agilização das exigências técnicas no âmbito do RERU (Regime Excepcional de Reabilitação Urbana), que baixa à 11.^a Comissão, 1799/XIII/3.^a (PCP) — Assegura aos trabalhadores sem o 12.^o ano de escolaridade a não exclusão de concurso no âmbito do PREVPAP considerando os requisitos de admissão à data de início de funções e, quando necessário, concede um prazo para a aquisição das exigidas habilitações, que baixa à 10.^a Comissão, 1800/XIII/3.^a (CDS-PP) — Constituição de uma comissão eventual para o acompanhamento das iniciativas sobre a família e a natalidade, que baixa à 10.^a Comissão, 1801/XIII/3.^a (CDS-PP) — Para uma política integrada de natalidade e de valorização da família, que baixa à 10.^a Comissão, 1802/XIII/3.^a (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que promova uma campanha informativa de divulgação e incentivo ao registo do testamento vital, nos principais meios de comunicação social e em todos os serviços públicos com locais de atendimento, incluindo autarquias, que baixa à 9.^a Comissão, 1803/XIII/3.^a (CDS-PP) — Recomenda ao Governo o reforço da formação em cuidados paliativos em Portugal, que baixa à 9.^a Comissão, 1804/XIII/3.^a (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que crie um documento único comprovativo do grau de incapacidade e deficiência, para todas as circunstâncias da vida da pessoa com deficiência, aceite em todos os serviços públicos, e que aplique a Tabela Nacional de Funcionalidade para uma justa atribuição dos benefícios fiscais e sociais a que a pessoa com deficiência, doença crónica ou incapacidade possa ter direito, que baixa à 9.^a Comissão, 1805/XIII/3.^a (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que reforce a formação dos profissionais de saúde na área da geriatria, a nível pré-graduado, que diligencie junto da Ordem dos Médicos e da Ordem dos Enfermeiros, com vista à criação da especialidade de geriatria nestas ordens profissionais, e que, uma vez criada a especialidade de geriatria na Ordem dos Médicos e na Ordem dos Enfermeiros, reforce a formação dos profissionais de saúde nesta área a nível pós-graduado, que baixa à 9.^a Comissão, 1806/XIII/3.^a (PCP) — Recomenda ao Governo que proceda ao alargamento do período máximo de paragem de 60 para 90 dias para o pagamento da compensação salarial aos pescadores do concelho de Esposende e demais zonas do País, que baixa à 7.^a Comissão, 1808/XIII/4.^a (PCP) — Aumento do salário mínimo nacional, que baixa à 10.^a Comissão, e 1809/XIII/4.^a (PSD) — Constituição de uma comissão parlamentar eventual para análise e discussão de ideias, projetos e propostas para o combate ao declínio demográfico.

É tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Secretário Duarte Pacheco. É sabido que na primeira sessão plenária após as férias há sempre um trabalho excessivo para o nosso Secretário Duarte Pacheco, que, como sempre, cumpriu muitíssimo bem. Agradeço-lhe por isso.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, vamos dar início à ordem do dia, com o debate temático, solicitado pelo Grupo Parlamentar do PS, sobre o Plano Nacional de Investimento, ao abrigo do artigo 73.^o do Regimento.

Para abrir o debate, tem a palavra, pelo Grupo Parlamentar do PS, o Sr. Deputado João Paulo Correia.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Debater o Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030 é preparar o futuro do País. E preparar o futuro do País impõe uma ampla e participada discussão pública que garanta consensos sociais, territoriais e políticos.

O Programa Nacional de Investimentos exige decisões estratégicas e determinantes para o futuro do País e é, por isso, fundamental que o debate e as decisões relacionadas com o Programa Nacional de Investimentos recebam o envolvimento ativo da Assembleia da República.

Estamos perante investimentos plurianuais e projetos de grande relevância com impacto económico e social para as próximas décadas.

São investimentos que obedecem a períodos de planeamento e execução que atravessam legislaturas e ciclos políticos, que não podem estar sujeitos a decisões mal fundamentadas, insuficientemente avaliadas e alteradas ao sabor das vicissitudes governativas.

Lembramos que na Legislatura anterior o PS, enquanto maior partido da oposição, acompanhou e contribuiu, de forma construtiva, para a elaboração do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020, conhecido como PETI 3+.

Importa referir que muitos investimentos prometidos pelo anterior Governo não tinham financiamento assegurado no PETI 3+. Este programa encerrava um défice de financiamento de 1400 milhões de euros. Posteriormente, assim que entrou em funções, o atual Governo assumiu as opções de planeamento do Governo anterior para o horizonte 2014-2020, tendo apenas procedido à priorização de projetos, de forma a garantir a otimização dos recursos financeiros à sua execução, designadamente no que concerne a fundos europeus e de investimento.

Manteve o número global de projetos, 53; maximizou o financiamento através de fundos europeus; o investimento global passou de 6000 milhões de euros para 6500 milhões de euros; foi eliminado o défice de financiamento deste programa, o PETI 3+, e 60% dos projetos estão concluídos ou em obra.

Contrariando condutas erradas de décadas anteriores, o atual Governo assumiu, de forma construtiva e responsável, o plano de investimento em infraestruturas de transporte definido pelo anterior Executivo, demonstrando assim ao País um bom exemplo de responsabilidade no planeamento de investimentos de relevância nacional.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, o País tem sido confrontado com a falta de consenso sobre projetos estruturantes e a falta de consenso tem levado ao adiamento sucessivo de infraestruturas indispensáveis ao desenvolvimento do País. Relembremos as décadas de indecisão quanto à construção da barragem do Alqueva, que trouxe crescimento e desenvolvimento ao Alentejo; relembremos, também, os anos de indecisão sobre a necessidade de um novo aeroporto na região de Lisboa, que roubou o tempo certo para o arranque de um projeto vital para a competitividade da nossa economia.

Sabemos que o investimento público depende, em larga escala, dos fundos comunitários, razão pela qual todas as decisões relacionadas com o Programa Nacional de Investimentos têm de ser tomadas atempadamente enquanto se discute com a Comissão Europeia o próximo quadro financeiro plurianual.

Por outro lado, a estabilidade necessária em torno do Programa Nacional de Investimentos reforça a posição negocial de Portugal junto de Bruxelas, o que levará a ganhos maiores no acordo de parceria a celebrar com a Comissão Europeia.

Depois de uma primeira fase da Legislatura concentrada na reposição de rendimentos, na consolidação das contas públicas, na estabilização do sistema financeiro, na saída do procedimento por défice excessivo e na criação de condições para o relançamento do nível de investimento, é essencial preparar o futuro.

O Programa Nacional de Investimentos tem de estar alinhado com os objetivos prioritários da estratégia nacional Portugal 2030, que pretende assegurar uma década de convergência com a União Europeia.

Tal como o PETI, este Programa incidirá sobre o setor da mobilidade e transportes, fatores-chave para o reforço da competitividade externa da nossa economia e para o fomento da coesão interna do País.

Incidirá, igualmente, sobre os setores do ambiente e da energia, áreas que se encontram intrinsecamente ligadas à mobilidade, que não podem deixar de ser abordadas no contexto atual dos desafios das alterações climáticas, da descarbonização e da transição energética.

O Programa Nacional de Investimentos é a oportunidade histórica de não só levar a cabo projetos infraestruturantes que mantenham o País na rota do crescimento económico e na rota da convergência com a zona euro e com a União Europeia,...

Aplausos do PS.

... mas também para incrementar o desenvolvimento do interior do País e dos territórios de baixa densidade.

Importa, pois, que os investimentos nos transportes, na ferrovia, na rodovia e no setor marítimo-portuário traduzam opções sustentadas nos planos técnico, financeiro e ambiental e assegurem, igualmente, significativos benefícios económicos e sociais para os múltiplos territórios e populações.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço que conclua. O tempo que for ultrapassado será, depois, retirado ao debate.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Obrigado, Sr. Presidente. Vou terminar.

Sr.^{as} e Srs. Deputados, o desenvolvimento do País exige investimentos estratégicos, a concretização destes investimentos exige estabilidade e decisão atempada, a estabilidade exige decisões consensualizadas. É nesta direção que apontam o compromisso do PS e o Programa do Governo: promover uma ampla discussão pública, que está em curso; submeter o Programa ao parecer técnico, económico e financeiro do Conselho Superior de Obras Públicas; e submeter o Programa à apreciação e votação na Assembleia da República.

Este debate é dos muitos que a Assembleia da República tem feito e fará sobre o Programa Nacional de Investimentos. Este tema marcará esta Sessão Legislativa, bem como marcará a presente Legislatura.

O Programa Nacional de Investimentos é um compromisso com o futuro do País e um compromisso com todas as gerações. O PS encara este debate com um sentido de responsabilidade, com compromisso e com visão progressista.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Vamos dar início à fase de debate propriamente dito.

Estão inscritos, para pedir esclarecimentos ao Sr. Deputado João Paulo Correia, os Srs. Deputado Duarte Alves, do PCP, e Joel Sá, do PSD.

Tem, pois, a palavra o Sr. Deputado Duarte Alves, que aproveito para saudar na ocasião da sua primeira intervenção neste Plenário, através da figura regimental do pedido de esclarecimento. Seja bem-vindo.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Duarte Alves** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, sendo esta a minha primeira intervenção, queria começar por cumprimentar todos os Srs. Deputados e Srs. Membros do Governo e agradecer as palavras do Sr. Presidente.

Sr. Deputado João Paulo Correia, o tema que nos é trazido hoje a este debate enquadra-se numa matéria importantíssima para o País, que é o investimento, em particular o investimento público. A realidade demonstra, contrariamente às teses neoliberais, que o investimento público, a par com a valorização dos rendimentos, é essencial para dar impulso à economia, para modernizar o País e também para precaver o futuro, com vista a enfrentar momentos de crise. Quando discutimos um plano nacional de investimentos, não nos podemos ficar por um conjunto de afirmações sobre grandes opções, linhas estratégicas, horizontes temporais a 10 anos. Para além das grandes opções, que importa também discutir, é preciso não esquecer a forma como o investimento público se traduz nas pequenas coisas, para assegurar o funcionamento do serviço público, para arranjar o telhado de uma escola ou de um centro de saúde, para pôr um laboratório público a funcionar em condições.

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

O Sr. **Duarte Alves** (PCP): — Quanto a isto, Sr. Deputado, estamos ainda muito aquém das necessidades do País em termos de investimento público. Há décadas que o investimento público nunca tinha sido tão baixo como em 2016 e, desde então, a subida tem sido muito insuficiente, continuando abaixo dos valores de 2011.

Segundo os dados da execução orçamental mais recentes, referentes a julho, o investimento público só aumentou, em termos homólogos, 4,9%, num quadro em que dificilmente poderia não subir, dado o estado a que se chegou.

É ainda grave que, nestes dados referentes a julho, mês sete, o orçamento executado seja menos de 40% do que estava previsto no Orçamento do Estado no que diz respeito ao investimento.

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

O Sr. **Duarte Alves** (PCP): — Por isso, deixo-lhe a pergunta: para lá dos grandes planos de investimento futuro, olhando para a realidade concreta de 2018, estarão o PS e o Governo a pensar tomar medidas, nos

meses que faltam, para que o Orçamento de 2018 seja plenamente executado no que diz respeito ao investimento? É por aqui que tem de se começar!

Quería ainda fazer-lhe uma outra pergunta relativa ao Plano Nacional de Investimentos que, aqui, discutimos hoje. Neste Plano, são muito poucas as referências concretas ao investimento público dirigido ao apoio à produção nacional. Se é verdade que o PIB tem crescido nos últimos oito trimestres — acima dos 2%, um resultado indissociável da defesa, reposição e conquista de direitos e rendimentos —, também é verdade que esse crescimento se tem verificado à custa de mais importações e não do aumento da produção nacional, desequilibrando a balança externa.

Na perspetiva do PCP, é necessário impulsionar o investimento e, para isso, é necessário que o País se liberte das amarras do défice e da dívida a que está sujeito por imposições da União Europeia, que o Governo aceita sem apontar qualquer perspetiva de romper com esses constrangimentos.

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

O Sr. **Duarte Alves** (PCP): — Pergunto-lhe, então, se reconhece a necessidade de um aumento do investimento público dirigido especificamente aos setores produtivos e, nesse sentido, que medidas tem o PS em vista, ou se considera que, em nome das metas do défice, o País pode suportar a continuação destes níveis irrisórios de investimento público.

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Joel Sá, do Grupo Parlamentar do PSD.

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, saudamos o PS pelo agendamento e pelo tema escolhido para o debate de hoje.

Compreendemos a necessidade deste debate, pois, passados três anos de um Governo PS, Bloco de Esquerda, Partido Comunista e Partido Ecologista «Os Verdes», verificou-se o mais baixo investimento público dos últimos 20 anos. Repito: o mais baixo investimento público dos últimos 20 anos por um governo de esquerda! Três anos perdidos em anúncios, discursos e muitas queixinhas! E não somos nós que o dizemos, o próprio Fundo Monetário Internacional (FMI) confirma o mais baixo investimento, em percentagem do PIB, entre as economias avançadas e, por outro lado, uma depreciação que é superior ao novo investimento. O FMI considera, também, que o défice tem baixado à custa dos cortes no investimento, e tudo isto com o apoio do PCP e do Bloco.

O mais baixo grau de execução de investimento público foi também demonstrado pela Unidade Técnica de Apoio Orçamental (UTAO), em julho passado.

Se verificarmos o que se passou entre os valores orçamentados pelo Programa e os valores realizados, bem como os valores realizados entre 2016 e 2017, verificamos, no ambiente e na agricultura, uma execução que não chegou aos 40%; abaixo dos 50% ficaram a saúde, a ciência, o ensino superior, os ensinos básico e secundário e a justiça. Na saúde, é particularmente alarmante, pois não só apresentou uma taxa de execução de 48,4% do Orçamento corrigido, caindo, em relação a 2016, 5,2%. Como pode verificar-se no quadro fornecido pelo Governo, à saúde foram atribuídos, no Orçamento, 228,5 milhões e foram executados 110 milhões — aqui estará a explicação para a grave situação da ala pediátrica do Hospital São João, no Porto, do hospital de Gaia e de muitos outros por esse País fora. O estado da saúde verifica-se também aqui!

Passados três anos do vosso Governo, ainda não conseguiram igualar o nível de investimento de 2015, num contexto muito mais favorável, sem troica e sem bancarrota.

No que toca ao Plano de Investimento, pergunto ao PS que obras pretende deixar cair e que obras pretende executar. Veja-se o que se passa com a Linha do Douro que, entre as 600 estudadas a nível europeu, é a 48.^a mais rentável. Por que não a incluíram no Plano de Investimento?

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado João Paulo Correia, tem a palavra para responder.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Sr. Presidente, queria agradecer as questões colocadas pelos Srs. Deputados Duarte Alves, do PCP, e Joel Sá, do PSD.

Respondo da seguinte forma: este debate agendado pelo Grupo Parlamentar do PS serve para debater o futuro do investimento público, mais concretamente as grandes infraestruturas de que o País precisa para reforçar a competitividade da nossa economia — a competitividade externa —, para fomentar a coesão interna do País, a coesão económica, a coesão social e, também, para apostar naqueles que são os fatores de sustentabilidade, não só dos nossos recursos internos, mas também dos grandes desafios colocados pelas alterações climáticas, pela descarbonização e pela transição energética.

Estávamos à espera de que o PSD viesse a este debate para falar do futuro e da visão que tem sobre o futuro do País, sobre os grandes investimentos que o País precisa de fazer na próxima década para que a nossa economia continue a convergir com a da União Europeia e para que o crescimento económico continue acima da zona euro. Mas, infelizmente, não tivemos essa postura do PSD, que continua amarrado ao passado, a um discurso muito passadista...

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

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — ... e muito centrado naquilo que é a crítica do momento, sem capacidade de ver as necessidades que o País e as gerações do País nos mostram.

Queria recordar que o investimento público no tempo do anterior Governo caiu para metade.

Protestos do Deputado do PSD Joel Sá.

O investimento público caiu para metade no tempo do anterior Governo! Quando este Governo assumiu funções, em novembro de 2015, quero também recordar que a execução do Portugal 2020 e dos fundos comunitários era de quase zero. Quase zero! Como eu disse no discurso, e como se sabe, grande parte do investimento público é financiado através de fundos comunitários e se um Governo, como aconteceu com o vosso, não for capaz de pôr em marcha e em execução um programa comunitário, não é capaz de preparar o futuro imediato e o investimento público fica fora dos fundos comunitários.

Em relação àquelas que são as grandes obras, o Programa Nacional de Investimentos está em discussão pública, está em aberto, não tem as suas opções fechadas. Não faria sentido colocar o Programa em discussão pública com opções fechadas! O Programa está em discussão pública e virá ao Parlamento brevemente, para que o Parlamento continue a fazer o debate sobre as opções do Programa e para que tome uma decisão final. Aliás, consta no Programa do Governo propor à Assembleia a votação do Programa Nacional de Investimentos, para que este recolha, aqui, um amplo compromisso e uma maioria o mais alargada possível, que possa ser consensualizada, pois estes investimentos têm um horizonte temporal que ultrapassam os ciclos políticos. É preciso haver um compromisso para além de um único ciclo político para dar estabilidade ao Programa Nacional de Investimentos, de forma que este possa ser devidamente planeado e, assim, reforçar a posição negocial do Governo em Bruxelas, durante a negociação do próximo quadro comunitário para Portugal. Estes são ganhos que ninguém pode negar.

Para terminar, convinha que o PSD não esquecesse que o último Plano Estratégico de Infraestruturas e Transportes que apresentou, no ano de 2014, tinha um défice de financiamento de 1400 milhões de euros. O que se propõe, agora, é um programa sério e transparente, não se quer apresentar um programa com um défice de financiamento, um programa com ângulos mortos. Que seja um programa que faça escolhas de investimentos para a próxima década, mas que seja claro e seguro quanto às suas fontes de financiamento.

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Que obras é que constam no Programa?!

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Andar a prometer ferrovia e rodovia, como fez o anterior Governo, sem fonte de financiamento,...

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Muito bem!

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — ...como aconteceu, com um défice de 1400 milhões de euros, não é sério e não é construtivo.

Aplausos do PS.

Protestos do Deputado do PSD Joel Sá.

Acima de tudo, o próximo Programa Nacional de Investimentos tem de ser apresentado e tem de ser encarado de forma séria e responsável.

É esta a postura do Partido Socialista, é este o compromisso do Partido Socialista: participar no Programa Nacional de Investimentos com seriedade, com vontade, mas também com sentido de compromisso, porque é disso que se trata.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Tem, agora, a palavra, para uma intervenção, em nome do Governo, o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques.

Faça favor, Sr. Ministro.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas** (Pedro Marques): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Gostaria de começar por saudar a pertinência e a oportunidade deste debate sobre o Programa Nacional de Investimentos, saudando o Partido Socialista pela iniciativa, mas também todos os grupos parlamentares, dos quais esperamos propostas e sugestões para a construção deste documento estratégico.

O debate é pertinente, desde logo, porque o Programa Nacional de Investimentos constituirá o documento central de planeamento para os investimentos em infraestruturas na próxima década, pelo que será um dos mais importantes instrumentos de planeamento da modernização do País.

É também um debate oportuno, porque se efetua no exato período em que estamos a realizar um conjunto de audições públicas, ouvindo especialistas setoriais, representantes das empresas da sociedade civil, da academia, das autarquias e das regiões, com o objetivo de obter um alargado leque de contributos, que serão considerados, naturalmente, na preparação do documento.

O Programa Nacional de Investimentos estará, necessariamente, articulado com a estratégia global para o desenvolvimento do País, que alinhámos no Portugal 2030, após um alargado processo de participação, incluindo o seu debate, também aqui, na Assembleia da República, que realizámos já este ano.

O amplo consenso económico, social e político que conseguimos construir em torno do Portugal 2030 tem sido fundamental para reforçar a posição portuguesa junto das instituições europeias, mas é essencial, também, para que o País — os seus agentes económicos, sociais e políticos — se reveja numa estratégia de desenvolvimento de longo prazo, de modo a que os esforços de todos convirjam para superar os grandes desafios estruturais.

A resposta a alguns desses desafios passará pela realização de investimentos em infraestruturas que serão definidos no Programa Nacional de Investimentos. Tal como o PETI 3+, o Programa Nacional de Investimentos incidirá sobre a mobilidade e os transportes, fatores chave para a competitividade externa e para a coesão interna do País, e incidirá igualmente sobre o ambiente e a energia, áreas intrinsecamente ligadas à mobilidade mas que não poderemos deixar de abordar para enfrentar desafios mais globais, das alterações climáticas, da descarbonização, da transição energética.

Os contributos que estamos a receber, tanto nas audições públicas que estamos a realizar como através do *site* Portugal2030.pt, são essenciais para construir o consenso que o País deseja em matéria de infraestruturas.

Este é também um debate importante para que os atores políticos apresentem as suas propostas, para que sejam consideradas na preparação do Programa, fazendo com que se possam rever, eventualmente, no documento resultante.

Mas, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, permitam-me clarificar que o Programa não pretende ser uma coleção de promessas, um *PowerPoint* onde tudo cabe, mas nada se especifica, sem estimativas de valores nem identificação de fontes de financiamento. Pretende ser um exercício responsável, de identificação de programas, eventualmente de projetos, com indicação dos respetivos orçamentos e fontes de financiamento. Só assim podemos construir uma programação credível, que mereça a confiança dos portugueses, das empresas, das instituições e que permita suportar o consenso que ambicionamos.

Pretendemos, aliás, reforçar esse consenso com a apresentação do Programa Nacional de Investimentos ao Conselho Superior de Obras Públicas, organismo recentemente reconstituído, para que se pronuncie sobre as vertentes técnica, económica e financeira do Programa.

Tal como apresentámos no Programa do Governo, submeteremos o documento à apreciação da Assembleia da República, com o objetivo de que seja aprovado por dois terços dos Deputados, de modo a assegurar a estabilidade deste Programa ao longo de vários ciclos políticos.

Importa, nesta fase, concentrarmo-nos na discussão das prioridades dos projetos para este Programa Nacional de Investimentos e na construção do mais alargado consenso social e político. Este é o tempo de o fazer, os portugueses não nos exigem nada menos do que isso mesmo.

O País exige de todos nós esse esforço e esse empenho: planearmos as infraestruturas do futuro para construirmos um país mais moderno, mais competitivo, mais justo e mais igual.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Ministro Pedro Marques, inscreveram-se cinco Srs. Deputados para formular pedidos de esclarecimento. Como pretende responder?

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sr. Presidente, vou responder em conjunto.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Bruno Dias, do Grupo Parlamentar do PCP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Secretários de Estado, Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, o debate que agora se realiza no Plenário da Assembleia da República é, ele próprio, a tradução, digamos assim, de um debate nacional que o Governo aqui anuncia, relativamente às opções de investimento e de infraestruturação, essencialmente, em áreas da mobilidade — ferrovia, rodovia, etc. — e da energia e ambiente.

Ora, há um ponto prévio que não podemos deixar de sublinhar, que é a necessidade imperativa de fazer um debate e uma avaliação e apontar perspetivas para o futuro ao nível da política de investimento público, não apenas nestas áreas da ferrovia, rodovia, energia, etc.

Por mais importantes que elas sejam — e já vamos ver por que é que são importantes —, tem de haver, de facto, uma política integrada de investimento e de desenvolvimento em muitas áreas que estão completamente fora do âmbito deste documento ou desta linha de intervenção chamada Programa Nacional de Investimentos. Ou seja, um Programa Nacional de Investimentos, para ser digno desse nome, tem de ir muito para além das áreas que o próprio Governo se encarregou de delimitar, naturalmente por decorrência das orientações de planeamento de Bruxelas.

Portanto, temos de sair dessa caixa relativamente às linhas de planeamento e de financiamento do investimento público. Quando falamos de investimento público e da necessidade incontornável e urgente — essa emergência nacional — do retomar do investimento público, falamos não apenas nessas áreas, que tanta carência têm, mas em todas as outras — da saúde à educação, dos serviços prisionais às forças de segurança, do nosso aparelho produtivo à soberania nacional —, o que demonstra que estamos muito para além do âmbito mais restrito que discutimos nesta tarde.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — No entanto, esta tarde debatemos matérias importantes. Por isso, porque estamos a falar de um plano com um horizonte de uma década ou mais, porque é, de facto, no horizonte de 2030 que o Governo se coloca relativamente às linhas fundamentais de investimento nestas áreas, algumas questões não se podem deixar de colocar.

Tratando-se de uma estratégia de investimento no horizonte de mais de uma década, impõe-se esta pergunta: quais são as opções estratégicas que o Governo defende? Independentemente dos outros agentes políticos, qual é a perspetiva do Governo, o que é que o Governo propõe para o debate, relativamente a projetos absolutamente estruturantes não apenas de criação de riqueza, do desenvolvimento, mas também do próprio ordenamento do território, do planeamento, do desenvolvimento territorial, da coesão territorial quer para as áreas metropolitanas, quer para o interior do País?

Dou alguns exemplos muito concretos, que já foram muito adiados, demasiado adiados.

Quanto à travessia rodoferroviária do Tejo, o que é que o Governo tem a dizer relativamente a esse investimento estruturante? E em relação ao desenvolvimento da acessibilidade ferroviária para o sul do País? E em relação à ligação transfronteiriça? E não estamos apenas a falar da ligação Lisboa-Madrid, estamos também a falar da Linha do Douro, por exemplo. Que contactos têm sido ou foram desenvolvidos com o Estado espanhol relativamente à possibilidade, para o futuro, de ligação transfronteiriça, em termos de ferrovia, da Linha do Douro?

Que perspetivas estão colocadas, nomeadamente perspetivas de investimento de médio prazo, em áreas absolutamente estruturantes, e que têm sido debatidas mas que não constam dos documentos até agora publicados, como a do setor aeroportuário. A nossa rede aeroportuária nacional levanta esta questão. O Governo quer mesmo avançar com a VINCI para aquele projeto, aberrante, de transformação da Base Aérea n.º 6 numa espécie de aeroporto do Montijo? É mesmo essa a opção que o Governo quer colocar, independentemente da discussão que o País faça sobre o Programa Nacional de Investimentos?

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — O Governo está seguro em apoiar e em defender essa opção, perante as implicações ambientais, o impacto para as populações, as questões de segurança, que estão colocadas atualmente? Essa discussão é ou não relevante para o debate que os senhores querem promover? E isto para um projeto com uma vida útil de quantos anos, Sr. Ministro? Vamos chegar ao fim deste horizonte de 2030 com um equipamento de curto prazo que fica esgotado, entretanto? Ou, então, fica esgotado ao fim de quantos anos, Sr. Ministro? É uma pergunta concreta. O que se coloca como incontornável em relação ao futuro próximo, respondendo às necessidades concretas do nosso País e da nossa economia, é a construção faseada de um novo aeroporto digno desse nome, que dê garantias de desenvolvimento e expansão para o futuro. E isto não precisa de esperar por uma espécie de aeroporto que fica esgotado no curto prazo.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Algumas perguntas muito objetivas, ainda.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, para terminar, uma última pergunta.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, peço-lhe que conclua, por dois motivos: já ultrapassou em dobro o tempo de que dispunha para pedir esclarecimentos e já ultrapassou em dobro o tempo atribuído ao seu partido.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, se me permitir, vou fazer uma última pergunta muito curta.

Pergunto ao Sr. Ministro o seguinte: o Governo mantém a perspetiva de eliminação definitiva da ferrovia na Linha do Vouga, entre Sernada do Vouga e Oliveira de Azeméis, ou vai cumprir o que foi aprovado na Assembleia da República e investir, prioritariamente, nesse troço, no quadro da modernização de toda a Linha do Vouga?

Aplausos do PCP.

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

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Heitor de Sousa, do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Ministro, ouvi com muita atenção a sua intervenção, que, no fundo, sintetiza a apresentação do Programa Nacional de Investimentos que o Governo tem no sítio Portugal 2030.

Apesar de este debate ter sido convocado com base no título «Plano Nacional de Investimento», deve ter sido, com certeza, uma gralha do Partido Socialista, pois é, de facto, um programa nacional de investimentos que é necessário fazer. Esta precisão não é de semântica, é uma precisão de conteúdo, porque sabemos que um programa nacional de investimentos é algo que necessita de vários planos de investimento setoriais, que compõem, no seu acervo final, o Programa Nacional de Investimentos para a próxima década.

Dito isto, Sr. Ministro, a opção do Governo foi a de concentrar esta fase inicial da discussão do Programa Nacional de Investimentos para a próxima década em três áreas temáticas: transportes e mobilidade, energia e ambiente e ação climática.

Sr. Ministro, isto causa-nos uma grande perplexidade, porque, no próprio *síte* do Portugal 2030, uma das janelas, digamos assim, um dos títulos desse *síte* diz respeito às políticas de coesão social e territorial no País.

Ora, as políticas de coesão social e territorial no País exigem que o País e o Estado, e o Governo em particular, tenham políticas públicas para acudir às carências que existem relativas a um conjunto de equipamentos sociais, a um conjunto de temas da área que constrói o Estado social que queremos no final da próxima década, e que exigem também a manutenção de um esforço de investimento público permanente em áreas como, por exemplo, a da educação, em que há que corrigir as grandes deficiências que ainda existem em instalações escolares. Lembro, por exemplo que, no distrito pelo qual sou eleito, a maior parte das escolas têm ainda telhados com amianto, que é preciso retirar, sob pena de as mesmas constituírem uma ameaça à saúde pública dos alunos.

Lembro também, ainda em relação ao distrito pelo qual sou eleito, as carências que existem ao nível do Serviço Nacional de Saúde: falta de profissionais qualificados e de instalações; encerramento de imensas extensões e centros de saúde no distrito. E isso acontece, sobretudo, numa série de zonas do interior do País, onde existem problemas graves de desertificação do território — todos os autarcas, todas as forças vivas dessas zonas nos têm comunicado essa situação. Pertenço a uma comissão eventual parlamentar que está a recolher informação e conteúdos para a definição da Estratégia Portugal 2030 e, ontem mesmo, estivemos numa sessão, na Covilhã, em que a principal queixa de todos os participantes foi referente não apenas aos atrasos com que o atual Programa Portugal 2020 se confronta no que diz respeito ao reembolso de uma série de despesas que já foram feitas, mas, sobretudo, ao facto de haver uma série de serviços públicos, uma série de valências do Estado social que estão completamente ausentes das zonas do interior, das zonas mais desfavorecidas do território.

Portanto, essas zonas também estão ausentes deste Programa Nacional de Investimentos, o que é um muito mau augúrio, porque não corrige aquilo que é necessário corrigir em termos de diagnóstico — aliás, o próprio diagnóstico que o Governo disponibiliza nas suas páginas também o refere.

Sr. Ministro, o que tem a dizer sobre essas falhas ou essas ausências que o Programa Nacional de Investimentos, neste momento, como está enunciado, revela.

Termino, referindo o seguinte: o Sr. Ministro, no que diz respeito ao PNI, na parte da ferrovia, sobre mobilidade e transportes, apresenta um mapa da rede ferroviária que nos dá conta da atual rede ferroviária em funcionamento e de uma série de linhas, assinaladas a amarelo, que faziam parte da antiga rede ferroviária que existia no País e que, entretanto, foram descontinuadas, tendo até mesmo desaparecido, pura e simplesmente.

A pergunta que lhe faço, Sr. Ministro, é a de saber se queremos que, no final da próxima década, a rede ferroviária atual...

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

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — ... tenha a extensão que tem hoje em dia ou, melhor, mais 100 km, se tivermos em conta aquilo que o Ferrovias 2020 prevê contruir de novo, ou se queremos que a rede ferroviária, assinalada no mapa a azul e a amarelo, regresse ao nosso quotidiano do transporte ferroviário, porque, caso contrário, será muito difícil que o nosso País cumpra os compromissos que estão enunciados no Acordo de Paris e que têm a ver com a promoção do transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros e com o cumprimento das metas de descarbonização da economia que o País subscreveu.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para responder, o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sr. Presidente, Srs. Deputados Bruno Dias e Heitor de Sousa, relativamente à questão que ambos colocaram sobre o âmbito deste documento, que percebo, devo dizer que o debate e o acompanhamento da execução da Estratégia Portugal 2030, que temos vindo a discutir com a União Europeia, mas, sobretudo, a preparação do próximo ciclo de programação não se estruturam apenas em torno das áreas de infraestruturas mais típicas, chamemos-lhe assim, ou seja, daquelas que constavam anteriormente no PETI e às quais, agora, acrescentámos a área da descarbonização da economia.

Por isso, pela natureza e pela importância desse objetivo estratégico, acrescentou-se ao que anteriormente era o plano estratégico de transportes a área da descarbonização e considerou-se que, para a área dos investimentos em infraestruturas, devia ser esta a prioridade do debate público.

Mas, como sabem, há uma comissão específica neste Parlamento para o acompanhamento da preparação do Portugal 2030 e certamente que muitas outras áreas de investimento público e outras áreas de política pública que se materializarem em investimentos em infraestruturas continuarão a ser preparadas e, certamente, serão debatidas em sede parlamentar e consensualizadas com o País, como fizemos até agora.

Relativamente às questões que colocaram — agora, sim, já se começou a debater exatamente questões concretas para futuro —, acho que devo responder da seguinte forma: primeiro, este plano deve responder a três objetivos estratégicos que, aliás, estão consubstanciados no Portugal 2030, nomeadamente o reforço da competitividade, o reforço da coesão territorial e atendendo, também, às questões da sustentabilidade, em geral, do nosso modelo económico e social.

Portanto, é evidente que vai ser preciso continuar a investir na competitividade das nossas ligações ao exterior. Aquela dimensão que fomos debatendo no contexto do Portugal 2030, ou seja, mais competitividade externa, mas mais coesão interna, tem de estar presente. É exatamente este binómio «mais competitividade externa/mais coesão interna» — e não respondendo, porque não o quero mesmo fazer numa fase de audição pública, se o investimento *A* ou *B* lá vai estar — que nos vai nortear.

É preciso mais sustentabilidade e, por isso, mais eficiência energética, mais descarbonização da economia, certamente, e mais competitividade nas nossas ligações ao exterior para promover, como, aliás, há pouco, chegou a ser questionado, mais exportações da nossa economia, de todo o território, mas também é preciso mais coesão interna. O que quer dizer que, em muito do nosso território que, no Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas, foi, talvez, o pilar mais fraco, com a dimensão que nos deixaram e apresentaram em Bruxelas e que era mais de encerrar alguns desses serviços no interior, temos de regressar ao debate sobre o reforço da coesão interna, e ele certamente tem de estar presente no trabalho que vamos fazer.

Temos estado a dar exemplos concretos e acho que a dimensão do concreto tem de projetar a nossa preparação do futuro. Quando hoje estamos a reabrir um troço fechado há uma década na nossa ferrovia ou quando estamos a fazer os tais 100 km novos de ferrovia, isso está a ser feito no interior de Portugal e a caminho da fronteira para dar competitividade aos portos, mas também para dar competitividade a essas nossas regiões do interior que poderão exportar através dos portos, mas que poderão também ter ligações mais competitivas a Espanha.

Portanto, há que continuar a trabalhar desta forma e há que trabalhar de forma alargada as várias áreas de investimento que estão previstas no Portugal 2030, mas também — quero dizer isto — o debate que vamos fazer sobre o futuro não nos impedirá de continuar a executar os projetos de investimento que definimos atualmente e que estamos a prosseguir. Um deles é exatamente o que tem a ver com o reforço da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

Era o que faltava que os projetos não continuassem a ser executados! Por essa ordem de ideias, o Sr. Deputado Bruno Dias também me podia perguntar porque é que não param os concursos para fazer a linha ferroviária entre Évora e Elvas à espera do debate do Portugal 2030. Isso não nos faz qualquer sentido.

O que está definido, o que está programado é para executar. O aeroporto de Lisboa já está muito para lá dos limites da sua capacidade e, sim, com o investimento complementar numa infraestrutura no Montijo podemos duplicar a capacidade da região aeroportuária de Lisboa e permitir, aliás, que essa capacidade perdure de forma conjunta por várias décadas.

É um investimento que estará pronto em poucos anos, ao contrário do que aconteceria com um investimento num aeroporto novo que não podia, simplesmente, estar pronto em poucos anos. É um investimento, já agora, Sr. Deputado, como o próprio Ministro do Ambiente tem dito, e bem, que há de ter menos impactos ambientais do que construir um aeroporto novo. E isso está bom de ver, porque já lá está uma infraestrutura aeroportuária, embora de utilização militar, e que está a ser usada.

Portanto, serão respeitadas todas as questões ambientais que vierem a ser colocadas, mas o Governo não vai parar a execução de investimentos na nossa capacidade aeroportuária, porque já tivemos tempo demais para fazer os debates e para tomar as decisões. Já perdemos tempo demais a recuar, aliás, em decisões que já tinham sido tomadas, o que nos obrigou agora a avançar para uma solução mais rápida que, felizmente, não põe em causa a possibilidade de o País, daqui a uma ou duas décadas, quando entender, voltar a discutir, eventualmente, uma nova capacidade aeroportuária construída de raiz para a região de Lisboa.

Mas, agora, é preciso avançar enquanto estamos a preparar o futuro, neste debate.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Ministro, tem mais uma série de pedidos de esclarecimento, nomeadamente dos Srs. Deputados Carlos Silva, do PSD, Pedro Mota Soares, do CDS-PP, e José Luís Ferreira, de Os Verdes.

Passo, então, a palavra ao Sr. Deputado Carlos Silva.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Ministro, este debate deve revestir-se de uma profunda reflexão estratégica acerca do futuro de Portugal. Este é um exercício da maior importância e será mais bem concretizado quanto maior for o grau de envolvimento de todos os atores políticos, económicos e sociais.

Infelizmente, não tem sido essa a prática deste Governo. De resto, é nosso entendimento que, para que haja consenso em torno destas matérias, é necessário dar início a outro debate que era o que esperávamos que o Partido Socialista trouxesse aqui hoje. Assim não fez.

Deveria aqui ter trazido o debate acerca do balanço daquilo que tem sido o programa de investimentos 2020 que se encontra, praticamente, a entrar no seu último ano de execução. Mas, quanto a execução, o pouco que conhecemos não é famoso.

Os senhores, lamentavelmente, estão muito aquém do cumprimento dessas metas, nomeadamente na Ferrovia 2020, em que, por exemplo, estão apenas em curso, neste momento, cerca de 15% dos projetos inicialmente previstos, ou seja, qualquer coisa como 70 km de linha. Estão muito aquém, Sr. Ministro.

Sr. Ministro, quando pensa prestar contas relativamente ao quadro 2020 aos portugueses? É porque os portugueses estão fartos da vossa propaganda, estão fartos de *PowerPoint*. Os portugueses exigem saber em que medida estes investimentos e a sua execução estão a contribuir para a melhoria da coesão, da competitividade e da qualificação dos portugueses.

O Sr. Ministro, em janeiro último, acossado pela oposição de que estaria a efetuar a reprogramação dos fundos às escondidas, reagiu, na altura, dizendo que esse debate seria feito no Parlamento. Era isso que esperávamos que fizesse também aqui hoje, mas não o fez.

Corre em frente, furta-se ao escrutínio e, perante o aproximar das eleições, desvia a atenção para os fundos 2030. Mais uma ação de propaganda!

Os senhores vão ficar conhecidos como o Governo do «agora é que é». Perante problemas concretos que afetam a vida dos portugueses, nomeadamente o da ferrovia e o estado de caos em que se encontra devido às vossas políticas de cativações e à insuficiência de investimento público, mandam estimativas para a frente e «agora é que é»!

Mas tudo isto por dois motivos: primeiro, para fugir ao escrutínio do 2020;...

O Sr. **Secretário de Estados dos Assuntos Parlamentares** (Pedro Nuno Santos): — Fugir ao escrutínio?!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — ... segundo, pela aproximação da época eleitoral.

Em matéria de consensos, Sr. Ministro, queria deixar-lhe uma última questão relativa a uma promessa que aqui deixou no debate de janeiro último. O Sr. Ministro disse que queria ouvir o Parlamento relativamente ao modelo e ao papel do Conselho Superior de Obras Públicas. Assim não aconteceu, por exemplo, nas decisões que o Governo tomou de forma unilateral relativamente ao metro em Lisboa.

Os senhores desviam os fundos, não ouvem ninguém, não têm pareceres positivos de entidades praticamente nenhuma, contentam-se com o parecer da administração do Metro e da Câmara de Lisboa e metem o metro na baixa de Lisboa — qual projeto mais centralizador que alguma vez houve após o 25 de Abril! —, ignorando as pessoas que precisam de ser transportadas em toda a restante Área Metropolitana de Lisboa e fazendo do interfreguesias da cidade de Lisboa um verdadeiro carrossel.

Pergunto, Sr. Ministro, para terminar, se é assim que este Governo pensa construir, como disse na sua última frase, um País mais moderno, mais competitivo, mais justo e mais igual.

É a pergunta que lhe deixo.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Pedro Mota Soares.

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, o Partido Socialista convocou-nos hoje para este debate de forma a podermos refletir um pouco sobre o próximo Programa Nacional de Investimentos.

Ouvimos muitas vezes o Governo dizer que quer que este Programa seja amplamente debatido, amplamente participado, mas, objetivamente, quando olhamos para o suporte desta mesma discussão, o que é que vemos? Vemos que o Governo apresentou um pequeno *PowerPoint* cheio de algumas intenções pias, sempre com aquelas palavras simpáticas que gostamos de ouvir como «investimentos estruturantes» — aqui o Governo já não se arrepia com a palavra «estruturante» —, fala em matéria que seja multissetorial, em programas estratégicos e apresenta um conjunto de intenções como capitalizar, educar, qualificar, apropriar — normalmente, quando ouvimos um socialista a falar em apropriação, isso significa mais impostos para os portugueses.

Mas, passando isso, percebemos que, neste momento, o Programa Nacional de Investimentos, de investimentos não tem nada. Pode ser um programa nacional de intenções, pode ser um programa nacional de intuídos, pode ser um programa nacional de intentos! Investimentos concretos, não conhecemos nenhum e, de facto, é muito difícil haver um consenso ou um dissenso sobre uma matéria em que o Governo não diz claramente ao que vem.

Sr. Ministro, tive o cuidado de ver, por exemplo, o relatório final do GTIEVA (Grupo de Trabalho para os Investimentos de Elevado Valor Acrescentado), um grupo que esteve a preparar um último programa muito importante, o PETI 3+, e aqui tínhamos quatrocentas e poucas páginas com investimentos, um a um, e sabíamos muito claramente o que estava a ser discutido, quanto é que as matérias que estavam a ser discutidas iriam custar e quando seria o seu prazo de aplicação.

A primeira pergunta que lhe faço, Sr. Ministro, é a seguinte: quando é que o Governo envia à Assembleia e coloca no debate público um relatório como este, com uma definição muito concreta de quais são os investimentos estratégicos, para começarmos a ter uma discussão? Sem isso, Sr. Ministro, como há de compreender, é muito difícil termos uma discussão.

Sr. Ministro, há uma segunda matéria que gostaria de referir e que me parece muito relevante. Acho que este debate também tem de servir para olharmos para aqueles que são os investimentos estratégicos anunciados pelo Partido Socialista e perceber a sua taxa de aplicação até hoje.

Parece-me, Sr. Ministro, que, neste debate, o Governo está, mais ou menos, como o relógio da Sala: completamente fora do tempo!

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Já o Sr. Deputado está cheio de pilhas!

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — Promete uma coisa e depois não tem capacidade de a executar!

O Sr. Ministro trouxe ao Parlamento, quando estávamos a discutir o Orçamento do Estado para 2017, uma página sobre o Ferrovias 2020. Dizia nessa página que o Ferrovias 2020 ia ter um impacto financeiro de 2700 milhões de euros.

De acordo com dados da Infraestruturas de Portugal, de julho deste ano, as obras concluídas até dezembro de 2018 — estamos a falar de um plano que é até 2020 — são 5%. Neste momento, o Governo alocou 102 milhões de euros de um plano de investimentos que era de 2700 milhões de euros.

Por isso mesmo, o Sr. Ministro vem aqui anunciar novos investimentos, mas temos de lhe perguntar onde é que estão os investimentos que o seu Governo prometeu aos portugueses.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — Outra questão: também me lembro de ouvir muitas pessoas deste Governo dizerem que o investimento público é que era! Diziam que precisávamos era de ter um crescimento no investimento público, porque a economia portuguesa não podia prosperar sem investimento público.

Tenho comigo os dados do investimento público dos últimos anos e devo dizer que até nos anos muito difíceis da intervenção financeira, nos anos da austeridade, em que o País esteve prestes a estar numa bancarrota, o investimento público era superior ao dos anos de 2016 e de 2017.

A Sr.^a **Assunção Cristas** (CDS-PP): — Bem lembrado!

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — Só para termos uma comparação: em 2015, 2,4% do PIB (produto interno bruto) foi aplicado em investimento público; em 2016, 1,5%; em 2017, 1,8%.

Claro que sabemos que os senhores prometeram que 2018 é que era o ano do investimento público e que, em 2018, iríamos recuperar esse tipo de investimento. Chegaram ao Orçamento do Estado e prometeram um aumento do investimento público de 48,5%. De acordo com os últimos dados da execução orçamental, da DGO (Direção-Geral do Orçamento), de julho deste ano, neste momento, o investimento público está a crescer, face a um ano que foi dos piores anos da década em investimento público, só 8%.

Por isso mesmo, Sr. Ministro, entre os vossos planos e a realidade, há um enorme hiato, maior até do que o do tempo do relógio da Sala.

O Sr. Ministro, de facto, parou no tempo e nesse sentido, se quer ter a legitimidade de falar, de discutir um Programa Nacional de Investimentos, convinha, antes de mais, cumprir com os investimentos que já prometeu.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente:** — Tem a palavra, o Sr. Deputado José Luís Ferreira, do Grupo Parlamentar de Os Verdes, para pedir esclarecimentos.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Ministro, o investimento público é, deve ser ou poderá ser um elemento fundamental para promover o crescimento da nossa economia, mas também terá de ter reflexos ao nível da qualidade de vida das pessoas, dos cidadãos, dos portugueses.

E quando digo que deve ter reflexos ao nível da qualidade de vida, refiro-me, desde logo, aos serviços públicos. Mas também é necessário que o investimento público procure valorizar os nossos recursos naturais, que consiga combater as assimetrias regionais e o abandono do mundo rural e, ainda, que consiga promover a eficiência energética.

Quando falamos de investimento público ou, melhor, quando falamos da necessidade de o investimento público poder ter reflexos ao nível da qualidade de vida das pessoas, referimo-nos, em particular, aos transportes públicos.

Os transportes públicos continuam com atrasos, com supressões, com redução de oferta e com falta de meios tanto humanos quanto técnicos. Ou seja, continuamos a ter uma política que afasta os cidadãos dos transportes públicos, quando qualquer política sustentável de transportes apela a que se faça uma inversão, de forma a criar condições que se apresentem como verdadeiras alternativas à utilização da viatura particular, porque também isso nos ajudará a responder aos compromissos que assumimos no plano internacional, no que diz respeito à emissão de gases com efeito estufa e no que diz respeito ao combate às alterações climáticas. São, portanto, precisos transportes públicos de qualidade, com conforto, com certeza e, sobretudo, a preços socialmente justos.

No âmbito dos transportes públicos, destacamos a ferrovia. Recordamos que este Governo foi o último dos últimos tempos que conseguiu abrir um pedaço de uma linha mas, para além disso, na nossa perspetiva, torna-se imperioso proceder à reparação de material circulante e para isso são indispensáveis trabalhadores. Sabemos que o Governo anunciou a contratação de 102 novos trabalhadores previstos para a EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, SA), mas, na nossa perspetiva, esse número nem sequer cobre o número de trabalhadores que vão para a reforma, e os 88 trabalhadores que são anunciados pelo Governo para a CP são, do nosso ponto de vista, absolutamente insuficientes. Assim, se pudesse, gostaria que o Sr. Ministro se pronunciasse sobre estes anúncios que o Governo fez, no sentido de perceber se o Governo considera que são, ou não, suficientes.

Quanto a Beja e à necessidade de se impulsionarem as potencialidades regionais, lembro que os portugueses investiram milhões de euros no Aeroporto de Beja. Gostaria, por isso, de saber que projetos tem o Governo para este Aeroporto, nomeadamente, naquilo que, para Os Verdes, representa muito, que é a articulação do Aeroporto com a ferrovia. É que falamos muito do combate às assimetrias regionais, da necessidade de combater a desertificação do interior e temos aqui um exemplo dessa necessidade. Gostaria, pois, de saber, Sr. Ministro, que projetos existem para o Aeroporto de Beja, mediante a articulação, que tem de ser feita, com a ferrovia.

Para terminar, Sr. Ministro, gostaria que nos falasse também um pouco dos projetos do Governo ao nível do investimento no que diz respeito à eficiência energética.

Aplausos de Os Verdes e do PCP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para responder, o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, agradeço as questões colocadas, que, inevitavelmente, levam a que se percorra e se faça alguma avaliação dos programas de investimento em desenvolvimento.

O Ferrovia 2020, a que se referiram, é um programa que está em desenvolvimento desde 2016 e que há de estar até ao final deste período de programação. Aliás, terão certamente oportunidade de consultar os documentos e de saber que, tal como o Portugal 2020, esse programa será executado até 2022-2023, aliás, a sua execução está prevista, desde o início, nesse mesmo período de programação, até porque, como sabem, é parcialmente financiado por fundos do Portugal 2020 e por outros do CEF (Connecting Europe Facility), que também têm o mesmo período de programação.

Mesmo assim, ao fim deste período, dos 2 mil milhões de euros de investimento que puderam ter financiamento comunitário, estamos a caminho de, no final deste ano, ter concluído ou em processo de obra cerca de metade desse montante. Portanto, estamos há 2 anos a executar o programa e estamos com este nível de execução que me parece completamente razoável. É um programa que está em velocidade de cruzeiro, com obras nas regiões da coesão — foi aqui destacada a questão da reabertura de uma linha fechada há uma década —, com obras no troço Covilhã-Guarda, com obras junto à fronteira, entre Elvas e a fronteira, com obras já concluídas na Linha do Norte e mais obras a realizar, com a eletrificação da Linha do Minho, estando o primeiro troço praticamente concluído e o segundo em obra.

Por isso, julgo que, relativamente à execução do Ferrovia 2020, podemos todos ambicionar andar mais depressa. Aliás, eu também ambicionava ter encontrado, quando cheguei ao Governo, pelo menos, projetos para fazer investimento público e, desgraçadamente, nem isso encontrei na Infraestruturas de Portugal, nem os encontrou, em geral, o Governo.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Ingenuidade da sua parte!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Muita da explicação para esse nível de investimento realizado nos anos anteriores tem a ver com o seguinte, Srs. Deputados: dava muito jeito que, quando concluíram a preparação do PETI, o Governo que então governava tivesse dado orientações à Infraestruturas de Portugal para fazer os projetos que nos permitissem, sei lá, pelo menos lançar uma obrizita ou outra do tal investimento que estava previsto no PETI. Mas não deu e por isso é que o investimento público, quando chegámos ao Governo, não tinha execução relevante no âmbito do Portugal 2020 e nem sequer tínhamos condições para lançar obras. Como sabem, encontrámos um concurso de obra concluído — a eletrificação do troço até ao Marco da Linha do Douro —, mas com problemas na obra, que teve de ser parada e começada de novo.

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Só se queixa!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Encontrámos um concurso lançado para uma obra na Linha do Norte e projetos era vê-los, na Infraestruturas de Portugal. Com uma ambição de investimento como tínhamos, não encontrámos qualquer materialidade, nem sequer para lançar um concurso de obra.

Isto dito, com certeza que continuamos a trabalhar. O investimento público cresceu no ano passado mais de 20%. Este ano, só o investimento da Infraestruturas de Portugal está a crescer, no primeiro semestre, cerca de 60%, com óbvio destaque para o investimento na ferrovia. E, já que falaram de execução e programação de fundos comunitários, gostaria de vos dar uma novidade. É que não temos só um nível de investimento importante e de apoio com fundos comunitários ao investimento das empresas, neste momento, no primeiro semestre deste ano, comparado com o primeiro semestre do ano passado, o investimento público apoiado por fundos comunitários cresceu 75% — julgo que este número é relevante para as Sr.^{as} Deputadas e os Srs. Deputados.

Protestos do Deputado do CDS-PP Pedro Mota Soares.

Portanto, quando perguntam onde está o investimento público, quando andam à procura do investimento público financiado por fundos comunitários, posso dizer-vos que está a crescer 75% no primeiro semestre deste ano e está a acelerar significativamente a dinâmica de investimento, em particular a da administração central, que, naturalmente, é aquela que o Governo pode controlar e pode, de alguma maneira, promover. A este propósito, gostaria de recordar que, dos números do investimento público até julho, que estão em aceleração, o da administração central está já a crescer 20% e em dinâmica de aceleração ao longo de todo este período, o que significa que continuará a crescer muito mais durante o resto do ano.

Relativamente às perspetivas de investimento de longo prazo, damos, sim, prioridade aos transportes públicos; damos, sim, prioridade à descarbonização, também por via do transporte público; damos, sim, prioridade àqueles que são os investimentos que queremos fazer também no âmbito da coesão regional. E, quando nos perguntam «mas querem debater que investimentos em concreto, que programa de investimento em concreto?» e nos trazem o relatório do GTIEVA (Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado), acho que valia a pena terem um pouco de memória e perceberem que o Governo que apoiaram promoveu um debate público exatamente como este, que foi feito no âmbito do GTIEVA, e foi exatamente um debate com toda a sociedade, como o que estamos a fazer agora, que deu depois origem a um relatório com programas e projetos concretos de investimento.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Ministro, peço-lhe para concluir.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Portanto, salvo melhor opinião, a pergunta que o CDS fez não tem nenhum sentido, porque o CDS apoiou e integrou um Governo que fez exatamente um debate desta natureza. O relatório que apresentou do GTIEVA é um relatório que é feito depois de um debate público como aquele que estamos agora a fazer.

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — E quando é que cá chega esse relatório? Está como o relógio do Hemiciclo: atrasado!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — E, com certeza, com toda a propriedade, depois desse debate concluído, será a altura de fazer esse tipo de trabalho. É essa a lógica.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Tem agora a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado Virgílio Macedo, do Grupo Parlamentar do PSD.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Podíamos chamar a este debate o debate da má consciência. O debate da má consciência do Partido Socialista e do Governo em relação ao investimento público.

Quando, no final de 2015, esta maioria e este Governo se apresentaram aos portugueses, apresentaram-se como os arautos do investimento público. O investimento público iria ser um fator-chave e determinante para o crescimento económico. Hoje, passados três anos de governação, todos podemos comprovar que isso era retórica, que não era mais do que retórica, apenas retórica.

A prática deste Governo tem sido todo o seu contrário. Podemos mesmo afirmar que 2016 e 2017 foram anos negros para o investimento público. Os números não enganam: ao contrário da retórica, em 2016, o investimento público atingiu um mínimo histórico. Nesse ano, o investimento público foi apenas de 1,5% do PIB, batendo mínimos históricos não apenas em Portugal mas em toda a União Europeia. Um verdadeiro recorde negro! Em 2017, e ao contrário da propaganda política, e ao contrário do prometido e plasmado no Orçamento do Estado, o investimento público voltou a cair: mais de 8,5%. O valor de investimento executado ficou abaixo do valor orçamentado, em mais de 850 milhões de euros. É inaceitável! É inaceitável que a execução orçamental do investimento público em 2017, em áreas tão importantes como a saúde ou a educação, tenha ficado abaixo de 50% do orçamentado.

Na saúde, só em 2017, ficaram por executar cerca de 120 milhões de euros de investimento. É muito dinheiro! E por isso é que não houve 20 milhões de euros para realizar uma ala pediátrica no Hospital de São João; e por isso é que a 2.ª fase das obras de requalificação do hospital de Gaia foram adiadas; e por isso é que não foi feito o investimento de substituição de grande parte de equipamentos hospitalares que, segundo o Bastonário da Ordem dos Médicos, «estão fora do prazo ou a precisar de fazer manutenções obrigatórias.»

Na educação, também ficaram por realizar cerca de 140 milhões de euros. Esse valor certamente que daria para requalificar muitas escolas, como, por exemplo, a Escola Secundária Alexandre Herculano, no Porto, que nunca foi prioridade do Governo.

Vozes do PSD: — Bem lembrado!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Também por isso, as obras de requalificação do Conservatório Nacional de Lisboa, no valor de 9,2 milhões de euros, estão atrasadas mais de 2 anos.

Todo este corte no investimento público é realizado num ano em que Portugal teve a maior carga fiscal de sempre: 34,7% do PIB.

E o ano de 2018 parece voltar a não trazer boas notícias para o investimento público, mesmo depois de dois anos verdadeiramente negros.

No passado dia 5 de março, o Primeiro-Ministro anunciava: «Chegou a hora de apostar no investimento público» — mais uma vez, a prática, não tem nada a ver com a retórica. Até maio, a execução das despesas de investimento foi novamente medíocre, apenas 18,7% do orçamentado. Demasiado pouco! Demasiado pouco e demasiado mau para ser verdade!

A realidade nua e crua, aquela que não se pode esconder aos portugueses, é a de que este Governo tem utilizado o investimento público como a variável que sacrifica, para poder cumprir as metas do défice público.

Dois exemplos, e podiam ser muitos mais, pois, infelizmente, exemplos não faltam: a execução do corredor ferroviário Sines-Setúbal-Lisboa-Caia, fundamental para as nossas exportações, que, de acordo com o programado no PETI 3+, estaria numa fase adiantada de construção; ou, ainda, a requalificação da Linha da Beira Baixa, que já poderia ser uma realidade e cuja conclusão anda a ser sistematicamente adiada.

A Sr.^a **Hortense Martins** (PSD): — Adiada?! Foi antecipada!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Pobre e perigosa visão ideológica de curto prazo, a deste Governo, que aposta em aumentar despesas correntes, tendo por contrapartida o aumento de impostos e o sacrifício do investimento. E nunca é demais lembrar que todos os partidos que apoiam parlamentarmente este Governo são cúmplices desse sacrifício do investimento público. Todos apoiam, todos aprovam!

Aplausos do PSD.

Este Governo vive para hoje, vive para a sua sobrevivência, não pensa no longo prazo, não prepara o futuro. E agora, são mais anúncios, mais propaganda. Agora, com este Programa Nacional de Investimentos, é que o investimento público vai acontecer. Agora é que vai ser!... Vai ser, mas só entre 2021 e 2030. É este o horizonte temporal de execução deste programa de investimentos. Mais uma falácia que estão a tentar fazer crer aos portugueses.

O investimento público é necessário agora, não a partir da segunda metade da próxima Legislatura.

Este Governo tem de assumir, de uma vez por todas, que é sua opção política, opção política legítima, não executar investimento para cumprir metas orçamentais.

Assumam isso, sejam verdadeiros perante os portugueses! Assumam que não quiseram ou não foram capazes de fazer conviver duas realidades: investimento público e cumprimento das metas de défice público.

Assumam que, como consequência dessa vossa visão, os portugueses estão a ter menos serviços públicos e de menor qualidade.

Assumam o abandono da manutenção das nossas infraestruturas, onde, a cada dia que passa, as obras são mais prementes.

Assumam as vossas opções! São as vossas opções políticas!

Está na hora de o Governo abandonar a propaganda política inconsequente. Está na hora de fazerem aquilo que não fizeram nos últimos três anos: executar, realizar, dotar as empresas públicas de meios financeiros para elas poderem cumprir as suas funções.

Podem já começar a executar. Todas as obras previstas no PETI 3+ têm o acordo do PSD. Não vamos perder mais tempo!

Parem com os cortes, parem com as cativações, parem sobretudo com os anúncios de investimentos de Governos futuros.

O Sr. **Presidente**: — Inscreveu-se, para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Carlos Pereira, do Grupo Parlamentar do PS, pelo que tem a palavra.

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Sr. Presidente, queria pedir-lhe autorização para fazer uma nota prévia antes de formular o pedido de esclarecimentos.

Percebemos todos, neste Hemiciclo, que o Sr. Deputado Pedro Mota Soares achou que o material que lhe foi entregue para a avaliação do plano nacional de investimento era pouco. Estou a imaginar o que o Sr. Deputado Pedro Mota Soares pensou, quando a sua líder apresentou 20 novas estações de metropolitano, numa cartolina, sem qualquer quantificação, sem absolutamente nenhuma informação adicional que pudesse ser compreendida. Imagino bem como deve ter ficado, perante o sentimento que agora demonstrou aqui. Mas o Partido Socialista não atua dessa forma, não funciona dessa forma.

Aplausos do PS.

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — Para quem fez uma cartolina com o hospital da Madeira!...

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Queria dizer ao Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo — e, de alguma forma, aos Deputados do PSD que intervieram antes — que o PSD não acertou o passo neste debate.

O Partido Socialista, na abertura do debate, subiu àquela tribuna com total espírito para uma discussão. O Partido Socialista esperava que houvesse uma resposta, por parte do PSD, relativamente à sua disponibilidade para discutir, dialogar e encontrar soluções para o plano nacional de investimentos. Era isso que esperávamos neste debate, era isso que o País esperava, era isso que se esperava de um partido responsável.

Mais uma vez, o PSD não resistiu à tentação de mostrar ao povo de Portugal que é errático, também nesta matéria, ou seja, nuns dias diz que está disponível para o consenso, noutros dias já não quer saber do consenso para nada...

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Isso é o que o PS faz sempre!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — ... e vai buscar o passado, e olha sempre para o passado, não sendo capaz de discutir o futuro, o crescimento económico, o emprego e a competitividade do País. Isso ficou claro em todas as intervenções que foram feitas neste Hemiciclo, depois da nossa intervenção.

O PS evitou sempre esse confronto. Não queríamos nem queremos discutir o passado, queremos discutir o melhor para o País, no que diz respeito ao plano nacional de investimentos. E queremos procurar, nesta Assembleia da República, o maior consenso possível, seja do PSD, do CDS, do Bloco, do PCP, de Os Verdes, do PAN. Queremos procurar esse consenso e a disponibilidade do Governo nesse sentido foi muito evidente.

Os senhores não podem sair deste debate sem dizer ao País, de forma muito clara, se estão ou não disponíveis para esse consenso, para discutir um plano nacional de investimentos que permita, de facto, melhorar o País e a qualidade das nossas infraestruturas e, sobretudo, garantir uma estabilidade na discussão desses investimentos.

Srs. Deputados, não se escondam no passado! É que nós tínhamos muita coisa para falar do passado, de como é que os senhores executaram o Portugal 2020 (PT2020), nos dois anos em que estiveram no Governo,...

Protestos do PSD.

... da forma como deixaram o programa no chão. Teve de haver um esforço enorme deste Governo para fazer subir o programa, para acelerar o investimento público...

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — Acelerar o investimento público?!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — ... e garantir que o investimento privado, sobretudo o investimento privado, saísse daqueles míseros 4 milhões de euros, que foi o que os senhores entregaram nos dois longos anos em que executaram o programa.

Caro Sr. Deputado Virgílio Macedo, quero que diga, de forma muito clara, à Assembleia da República, ao povo de Portugal, a esta Câmara, ao Governo português, se estão ou não disponíveis para esta discussão, para olhar para o futuro, para discutir os melhores investimentos para Portugal, para todo o País, para todos os portugueses, e não continuarem nessa lengalenga de olhar para trás, culpar tudo e todos e não terem capacidade de enfrentar o futuro, de enfrentar aquilo que queremos.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Fernando Virgílio Macedo.

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Carlos Pereira, quero dizer-lhe claramente que é o Governo quem não acerta o passo relativamente ao investimento público e, relativamente aos consensos, o PSD está sempre disponível para consensos a favor de Portugal e dos portugueses.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — Relativamente às infraestruturas, temos um documento base, que é o PETI 3+, cujo debate público foi amplo, com mais de 400 contributos e 1200 participantes. Relativamente a esse documento, o Governo, o Partido Socialista só precisa de dizer que investimentos é que quer acrescentar e que investimentos é que quer retirar.

Não vamos estar sempre a refazer aquilo que já foi feito.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — O PSD tem uma visão muito clara relativamente ao investimento público: é sempre favorável a investimento público produtivo...

Risos do PCP e do PS.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Até dá vontade de rir!

O Sr. **Fernando Virgílio Macedo** (PSD): — ... e que tenha uma relação custo-benefício, sem dúvida nenhuma, benéfica para os portugueses. Por isso, nós, no PSD, estamos à espera de que o Governo diga quais são os investimentos previstos no PETI 3+ que quer retirar e quais os investimentos que quer acrescentar.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para uma intervenção, a Sr.^a Deputada Hortense Martins, do Grupo Parlamentar do PS.

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Temos hoje aqui em discussão a estratégia para os investimentos e infraestruturas que, penso, todos reputamos como absolutamente necessária e vital para o nosso País.

Encerra uma visão de médio e longo prazo para a próxima década, uma década que se quer que seja de modernização e desenvolvimento para todo o País, aumentando assim a coesão do nosso território.

Esse é também um dos objetivos deste Programa, que é lançado aqui, à discussão, de uma forma aberta, para que todos possamos dar contributos, para que seja consensualizado e não se ande constantemente, Governo após Governo, às arrecuas, com um País a andar para trás, em constante digladição de opiniões sobre investimentos. Isso é nocivo para as populações e para os nossos territórios...

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Demoraram três anos a perceber isso?!

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — ... e, por isso, é bem-vinda esta atitude do Governo com o lançamento deste Programa.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Muito bem!

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — Sr. Ministro, queria dizer-lhe que também esperamos que aqui, na Assembleia da República — porque também aqui será votado —, esta coesão se faça através de uma articulação não só com a Estratégia Portugal 2030, não só com o PNPOT (Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território) mas também com o Programa Nacional para a Coesão Territorial (PNCT). Chamamos a atenção para a necessidade de articulação também com o Programa Nacional para a Coesão Territorial.

Quero dizer-lhe que, muitas vezes, também temos de ter em atenção as prioridades para o interesse geral, não só para grupos de interesse mas para o interesse geral do País, para o seu efeito no processo de desenvolvimento local, regional e do próprio País. Temos de atender às necessidades concretas de cada região *versus* País e, muitas vezes, o que falta são pequenos investimentos mas que têm um grande efeito reprodutor.

E há investimentos que falta concluir. Portanto, é necessária essa visão de coragem para concluir esses investimentos, quer ao nível da ferrovia, quer ao nível da rodovia.

Não podemos continuar com situações de prioridade assumidas pelo PS, como a eletrificação da Linha da Beira Baixa (que foi eletrificada até Castelo Branco, em 2005, e até à Covilhã, em 2011), que, depois, ficam paradas uma década. Foi preciso este Governo do Partido Socialista arrancar novamente com este investimento crucial...

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — É verdade!

Aplausos do PS.

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — ... que vai ligar ao Corredor Internacional Norte e assumir assim o desenvolvimento das nossas exportações.

Portanto, e com isto termino, Sr. Ministro, Sr.^{as} e Srs. Deputados, não aguentamos mais reveses, queremos um plano de infraestruturas que dê também atenção às ligações transfronteiriças, quer rodoviárias, quer ferroviárias, porque o País merece ser olhado como um todo e sairá melhor com maior coesão.

Aplausos do PS.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, gostaria de começar por confessar que tinha expectativas elevadas quando vi o agendamento deste debate. Pensei: «querem ver que, finalmente, o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, o Governo e o Partido Socialista — e, já agora, o Bloco de Esquerda, o Partido Comunista Português e o Partido Ecologista ‘Os Verdes’ — vêm trazer exemplos de obras que já terminaram, que têm consenso, que estavam no PETI 3+, que foram reafirmadas por este Governo, e vêm dizer quando é que, finalmente, as vão inaugurar?!»

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Nada disso! Temos um Governo que veio fazer de conta. Está no último Orçamento, no último ano da governação e vem com uma mão cheia de nada.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Deviam estar satisfeitos com isso!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Um bom exemplo — e já irei ao Partido Comunista e às reivindicações das obras para o Alentejo e para o Algarve, que estão todas atrasadas — é o Deputado Carlos Pereira vir dizer «os senhores prometeram 20 estações de metro para Lisboa». É verdade! Só não disse que foi num calendário aceitável, com financiamento previsível e para fazer de acordo com um largo consenso. Não somos daqueles que anunciamos um hospital para a Madeira mas nem há hospital e já nem há quem o prometeu, porque, entretanto, já não é o líder do partido.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Isso não é verdade!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O Sr. Ministro tem uma frase de que gosto muito, que é a seguinte: «o PowerPoint aceita tudo». Pensei que, na altura, quando disse essa frase, nos estava a fazer uma crítica, mas só agora percebo que o senhor estava a falar daquilo que faz, isto é, põe no PowerPoint, o PowerPoint aceita tudo, fica em cores muito engraçadas, mas depois não se passa nada.

Sr. Ministro, se quiser consenso, até podemos fazer disto um debate muito mais sério. Vamos lá, então, criar consensos.

V. Ex.^a prometeu 10 ligações às áreas industriais com fundos comunitários, e estou a falar do setor rodoviário. V. Ex.^a disse: «Bom, não podemos fazer mais, não podemos investir mais, mas há, pelo menos, obras que o Governo quer prometer e vai fazer». Eram obras de ligações aos parques industriais para ajudar a economia, para ajudar a coesão territorial, para ajudar as exportações. Ora, diga, por favor, das obras que prometeu, quantas é que já estão concluídas.

Vou dar-lhe só o exemplo de uma, por interesse particular, que é a de Viseu-Sátão, a ligação do Parque Industrial do Mundão a Sátão. Diga-me quando é que a obra vai começar. Estava prometida para o ano passado.

Na ferrovia até posso ir mais longe. Nem sei como é que o Partido Socialista ainda fala no Ferrovia 2020. Pensei que houvesse algum decoro e alguma vergonha, por respeito aos portugueses.

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

A Sr.^a **Hortense Martins** (PS): — Tem de ir ver as obras em curso! Não vai!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Tem três obras no terreno e tinha prometido — não sei, não fui eu que fiz o documento — o Corredor Internacional Norte.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Está em obra!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quanto ao troço Covilhã-Guarda, o lançamento do concurso era para setembro de 2016, Sr.^a Deputada, repito, setembro de 2016.

A concordância da Linha da Beira Baixa com a Linha da Beira Alta também era para setembro de 2016. Isto está num documento do Governo, da Infraestruturas de Portugal, que não fui eu que fiz.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Já nem eles acreditam neles próprios!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A adjudicação do projeto Pampilhosa-Mangualde era para abril de 2016. Pergunto: onde é que ela está?!

No Corredor Internacional Sul, o troço Sines-Ermidas-Grândola era para março de 2016; o troço Évora Norte-Elvas era para março de 2016...

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Está em obra!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Posso continuar por aqui, Sr. Ministro, porque dá para todo o Ferrovia 2020.

O Sr. Ministro tinha conclusões de obra para 2018-2019. E não é que tem o topete de dizer «está em obra»?! Diz «Bom, houve atrasos...», mas o que é facto é que a conclusão dos grandes troços de atualização... É que aquilo que V. Ex.^a está a fazer são RIV (renovação integral da via), são apenas obras de manutenção, pouca coisa é obra nova mas, ainda que sejam de manutenção, dizer que lança em 2016 e inaugura em 2018, quando estamos no final do mandato do Governo e tem apenas seis obras no terreno, é muito pouquinho para vir fazer um debate. É mesmo preciso topete para vir fazer um debate.

Gostaria que nos pudesse dizer quando é que vai ter, de facto, obras como o Corredor Internacional, quando é que vai inaugurar algumas obras, e já não se trata apenas de obras, é a renovação do material circulante. Tivemos ainda agora notícias de mais dificuldades no Alfa Pendular e V. Ex.^a apenas assumiu o compromisso de que iria tratar do Regional. Pergunto: como é que ficamos no internacional? Como é que ficamos no longo curso? Como é que ficamos nos suburbanos? Como é que ficamos na Linha de Cascais? Estamos a falar de coisas que podemos fazer já, e amanhã! E, para isso, para o fazermos de forma urgente, tem o consenso do CDS.

Agora, o que V. Ex.^a nos traz é um contrato de serviço público para a CP, mas não sabemos quando nem quanto. Diz: «Bom, mas vamos comprar material circulante». Para quando? Para 2021, 2023 ou 2026! Pergunto: quem será o Governo em 2023 e em 2026?

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Concluo, Sr. Presidente, com uma palavra simpática sobre o altruísmo do Sr. Ministro, pois todas as promessas que faz, pelos vistos, não são para ele inaugurar, serão para outro Ministro do Planeamento e das Infraestruturas. Portanto, não deixa de ser boa vontade e, por isso, termino com esta palavra de simpatia.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — E já estamos com a hora certa no relógio do Hemiciclo, para informação da bancada do CDS.

Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Heitor de Sousa, do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Presidente, esperemos que, em matéria de Programa Nacional de Investimentos, o Governo seja tão eficaz como a Assembleia da República na correção das horas do relógio do Hemiciclo.

Sr.^{as} e Srs. Deputados: O Governo tomou a opção — errada, na nossa opinião! — de seguir o essencial do PETI 3+ que definira para o atual quadro comunitário Portugal 2020.

Já tivemos ocasião de, por mais de uma vez, chamar a atenção para as debilidades estruturais do PETI 3+. A principal tem a ver com o facto de o transporte público de passageiros estar praticamente ausente das medidas que compõem o programa Ferrovia 2020. Portanto, espera-se que, para a próxima década, o PNI 2030 (Programa Nacional de Investimentos 2030) corrija o que não se vai fazer no programa Ferrovia 2020.

Porém, as indicações que o PNI Ferrovia nos dá, relativamente à extensão da rede ferroviária que se espera alcançar no final do Ferrovia 2020, e no futuro, são as de apenas mais 100 km.

Quanto ao futuro da rede ferroviária nacional, não há nem uma linha nesse programa.

Quanto à melhoria a introduzir na rede ferroviária nacional e nos serviços, também não há nada!

Há, por isso, uma espécie de buraco negro sobre o futuro da rede ferroviária nacional que importa corrigir.

Em particular, Sr. Ministro, pergunto: vai haver uma recuperação da extensão média da rede ferroviária nacional, colocando-a, por exemplo, na média europeia? Vai corrigir-se, por exemplo, a inexistência de acessibilidade ao transporte ferroviário em várias capitais de distrito do continente português?

Nota-se que, com o atual Ferrovia 2020, as linhas que antes existiam e que ligavam às capitais de distrito no continente são agora linhas muito ténues que deixaram de estar em exploração e que, em alguns casos, já não existem.

Ora, na comparação entre os valores de referência das redes rodoviárias e ferroviárias nacionais e os valores de referência nos restantes países da União Europeia — a 26 —, observa-se que, na rodovia, Portugal ocupa o 3.º lugar, em termos de extensão e de qualidade da mesma, ao passo que, na ferrovia, o País está no 16.º lugar, ou seja, situa-se na metade inferior da tabela.

Se fôssemos fazer esta comparação não com a infraestrutura mas com os serviços, integraríamos, certamente, o «carro-vassoura» da qualidade da oferta, em termos de serviços públicos de transporte ferroviário.

Por isso, dois tipos de questões se impõem nesta matéria.

Primeiro: vai o Governo corrigir a inexistência de um plano ferroviário nacional, que esta Assembleia recomendou ao Governo que apresentasse aqui até ao final do ano anterior, isto é, até 2017?! Mesmo com atraso, vai o Governo incluir no tema «transportes e mobilidade 2030» a aprovação de um plano ferroviário nacional?!

Segundo: vai o Governo, atempadamente, aprovar os planos de investimento em material circulante que permitam à CP não apenas passar a oferecer o que está definido nos horários mas também dotá-la dos meios indispensáveis, em recursos materiais e humanos, para aumentar a oferta de transporte ferroviário com qualidade, quer nos serviços urbanos e regionais, quer no serviço de longo curso, nacional e internacional? Acha o Governo aceitável que a oferta dos serviços Alfa fique, a prazo, dependente do que a Renfe nos quiser alugar, não permitindo à CP uma oferta autónoma e de qualidade para enfrentar os desafios futuros da liberalização imposta ao transporte ferroviário por parte da Comissão Europeia?!

Opções estratégicas de investimento para reforçar a CP como operador interno ferroviário exigem, igualmente, que não haja hesitação nesta matéria. Vai o Governo continuar a iludir alguns portugueses e algumas portuguesas com uma propalada renovação da concessão à Fertagus do eixo ferroviário Norte-Sul ou vai integrar na CP o atual serviço, assegurado por comboios da CP — de onde nunca deveria ter saído! —, corrigindo-se desta forma os preços absurdos praticados pela Fertagus naquele eixo ferroviário, incluindo-o na bilhética comum a toda a Área Metropolitana de Lisboa?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, faça favor de concluir.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Vou já concluir, Sr. Presidente.

Sr. Ministro, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O País está confrontado com uma escolha estratégica clara. O transporte público será ou não defendido pelo Estado, com investimento público?!

Aplausos do BE.

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

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Já foi aqui referido com muito acerto que os grandes investimentos públicos, designadamente os investimentos em infraestruturas, têm ciclos de planeamento e de execução muito longos. São investimentos que têm de ser projetados num futuro estruturado e que não é compatível, muitas vezes, com as alterações dos ciclos políticos e com as mudanças das legislaturas.

Por isso, o sucesso deste Programa depende muito da capacidade das forças políticas presentes nesta Assembleia para garantirem a sua estabilidade e a sua perenidade, tendo em vista alcançarmos os grandes objetivos, que se resumem, no fundo, a construirmos um país mais desenvolvido e mais coeso.

Depois de algumas horas de discussão, as perguntas que têm de ser feitas aqui já não são dirigidas ao Governo, são dirigidas, de facto, ao PSD e ao CDS, que, neste debate, omitiram a sua obrigação de apresentar projetos alternativos, estratégias alternativas e, sobretudo, de apresentar, nesta Assembleia, aos portugueses, qual o projeto que têm para Portugal.

Protestos do Deputado do PSD Fernando Virgílio Macedo.

Quais são os grandes investimentos estratégicos que defendem para Portugal?

O Sr. **João Paulo Correia** (PS): — Muito bem!

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — Qual é a vossa perspetiva de futuro para Portugal?

Que concertação estratégica defendem entre este plano e os demais planos que estão a ser discutidos neste momento, nesta Assembleia, designadamente o Portugal 2030, o PNPOT, o Plano Nacional de Reformas?

Quais são as vossas prioridades para articular estes objetivos e estes investimentos no quadro de um projeto de futuro para Portugal?

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

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — Vou concluir, Sr. Presidente.

O que podemos concluir, no decurso deste debate, é que do lado do PSD e do CDS apenas há o desejo de que as coisas corram mal.

Protestos do Deputado do PSD Fernando Virgílio Macedo.

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Já pediram desculpa pela bancarrota?!

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — Repito: apenas o desejo de que as coisas corram mal! Uma perspetiva de futuro, uma perspetiva de desenvolvimento, uma palavra de aposta na capacidade de Portugal e dos portugueses não existem!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem mesmo de concluir.

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — Apenas existe aquilo que é o olhar para o passado e desejar que as coisas não corram bem, como claramente estão a correr, para o País.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, concluída a fase de debate, passamos agora ao encerramento. Assim, para a intervenção de encerramento, tem a palavra o Sr. Deputado José Luís Ferreira.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O nosso País continua a precisar de investimento público, sobretudo de investimento público de qualidade. Investimento que sirva de alavanca para o investimento privado e que possa promover o crescimento da nossa economia. Investimento que seja capaz de responder às necessidades dos portugueses, em termos de serviços públicos, que valorize os nossos recursos naturais e a conservação da natureza, que combata as assimetrias regionais e o abandono do mundo rural.

Certamente que a discussão em torno do investimento público ganharia outros contornos e outro alcance, não fossem as limitações do tratado orçamental, a obsessão pelo défice — que mais parece uma imposição divina ou um mandamento — e a dívida pública, que, da forma como está estruturada, continua a representar um sério obstáculo ao nosso desenvolvimento e a limitar drasticamente as nossas opções.

De qualquer forma, é preciso olhar para o investimento público como um instrumento indispensável para promover o crescimento da nossa economia, para combater as assimetrias regionais e para melhorar a qualidade de vida dos portugueses, nomeadamente ao nível dos serviços públicos.

Na verdade, os serviços públicos continuam muito longe de responder às necessidades dos portugueses. Avolumam-se os problemas na área da saúde e, ainda que não sejam problemas de hoje, mas sim de décadas de subfinanciamento do Serviço Nacional de Saúde (SNS), cujo expoente máximo ocorreu com o Governo do PSD e do CDS, continuam a sentir-se a todos os níveis.

Mas hoje impõe-se um forte investimento no setor da saúde por um motivo acrescido: vivemos um tempo em que alguns se preparam para lançar uma espécie de OPA (oferta pública de aquisição) ao Serviço Nacional de Saúde. Procuram enfraquecer ainda mais o Serviço Nacional de Saúde para que a entrega aos privados seja quase inevitável, tal como aconteceu, aliás, em outras ocasiões e em empresas estratégicas para a nossa economia.

Consideramos que a saúde é um direito de todos os cidadãos que não deve nem pode ser transformado num negócio. Por isso mesmo, exige-se que a saúde represente uma prioridade quando falamos de investimento público.

Mas o investimento público também tem de ser olhado como forma de ver as infraestruturas que são essenciais para o desenvolvimento nacional, para potenciar a dinamização do nosso aparelho produtivo. Falamos, por exemplo, dos transportes públicos, que continuam a conhecer atrasos, supressões e redução da oferta, que estão a afastar as pessoas da sua utilização e que contrariam qualquer política de transporte que se pretenda sustentável.

Neste quadro, a ferrovia ganha uma importância decisiva. Quando falamos da ferrovia e dos seus problemas bem sabemos do que falamos, porque Os Verdes têm vindo, durante este verão, a percorrer o País de comboio, numa iniciativa designada *Comboios a Rolar, Portugal a Avançar*. Hoje mesmo, Os Verdes estão a percorrer a Linha do Leste e amanhã estarão a percorrer a Linha de Cascais.

Portanto, bem sabemos dos problemas que a ferrovia está a atravessar e dos problemas que está a criar às populações, em termos de mobilidade, mas também dos efeitos ao nível da coesão territorial. É por isso que Os Verdes consideram absolutamente fundamental investir a sério na ferrovia, nomeadamente nas Linhas do Oeste,

terminar a eletrificação, que, aliás, estava prevista, na Linha do Douro, e na sua ligação a Espanha, e na Linha do Leste, em particular no ramal de ligação à zona industrial de Portalegre.

Para além disso, é absolutamente imperioso proceder à reparação de material circulante e, para tal, são indispensáveis trabalhadores. Na verdade, os 102 novos trabalhadores previstos para a EMEF não vão sequer cobrir o número de trabalhadores que passaram à reforma e os 88 previstos para a CP são absolutamente insuficientes.

Não estranha, por isso, que Os Verdes voltem a insistir na necessidade de ter presente que, quando falamos de investimento público, temos de ter os transportes públicos e, desde logo, a ferrovia presentes na equação.

Aplausos de Os Verdes.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado João Oliveira.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Fizemos este debate colocando um conjunto de questões que nos parecem centrais em matéria de discussão do Programa Nacional de Investimentos e colocando à cabeça uma das preocupações que nos parece mais determinante. Refiro-me à exclusão de um conjunto de áreas centrais da vida nacional deste Programa Nacional de Investimentos.

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

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Questões como a do papel do investimento público no apoio aos setores produtivos para vencermos um dos principais défices que se coloca ao País, que é o défice produtivo, a ausência da referência a áreas tão importantes como a saúde, a educação, a justiça, forças e serviços de segurança, cultura, proteção civil, ciência, todas elas áreas centrais na nossa vida nacional e com um papel determinante no desenvolvimento do País, encontram-se arredadas da consideração no Programa Nacional de Investimentos por parte do Governo. E nós compreendemos porquê! Sabemos por que é que isto acontece! Sabemos que isto resulta das imposições que são feitas pela União Europeia e que o Governo, infelizmente, aceita, em vez de contrariar.

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

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Sabemos que isto resulta das opções que a União Europeia fez, das imposições que fez, já na discussão de anteriores quadros comunitários, que o Governo antevê que venham a ser colocadas para o futuro e, em vez de tomar a opção de defender o interesse nacional, de defender aquilo que melhor serve os interesses do desenvolvimento do País, toma uma opção de autocensura, incorporando nas suas próprias opções a aceitação das imposições da União Europeia. Esta é uma opção errada, que devia ser contrariada para defender os interesses do País!

Aplausos do PCP.

A isto, Sr.^{as} Deputadas e Srs. Deputados, acrescem dúvidas e preocupações, que também colocámos neste debate, sobre as opções que o Governo toma nas áreas que estão consideradas no Programa Nacional de Investimentos, em matérias como a das infraestruturas, das comunicações e telecomunicações, da ferrovia, dos aeroportos, da mobilidade das populações. Colocámos um conjunto de questões concretas, não apenas em relação às grandes opções que têm de ser tomadas mas em relação à sua tradução concreta nos investimentos que é preciso realizar para servir as populações, para servir o desenvolvimento e a modernização do País.

A resposta dada pelo Governo quanto ao novo aeroporto de Lisboa e a opção pelo arremedo de aeroporto no Montijo é notável e verdadeiramente paradigmática das opções que o Governo toma: «aproveita-se o que lá há e, daqui por 20 anos, logo se volta a discutir se é preciso um novo aeroporto».

Sr.^{as} e Srs. Membros do Governo, o País não pode andar a discutir novos aeroportos de 20 em 20 anos. Esta é uma opção estratégica que tem de ser tomada com a responsabilidade de opção estratégica que é e da importância que tem para o País.

O mesmo se aplica às respostas dadas às questões que aqui trouxemos sobre a ferrovia. Perguntámos sobre o encerramento do troço de ferrovia entre Sernada do Vouga e Oliveira de Azeméis e o Governo respondeu com a reabertura da ligação da Covilhã à Guarda. Perguntámos sobre a consideração do investimento estratégico na ferrovia, como fator de desenvolvimento regional, e o Governo respondeu com a ligação Sines-Caia.

Srs. Membros do Governo, o encerramento de quilómetros da ferrovia, num determinado ponto do País, é negativo e não é compensado pela reabertura de outros quilómetros de ferrovia, noutros pontos do País. E a importância do investimento na ferrovia não pode ser medida pelas carruagens de mercadorias trazidas e levadas para dentro e fora do País. A ferrovia tem de ser um elemento de desenvolvimento regional, que tem de servir para que as diferentes regiões se desenvolvam e as populações ganhem mobilidade, e não apenas para ficarem a ver comboios a entrar e a sair do País.

Ouvimos, da parte do PSD e do CDS, ao longo deste debate, a tentativa desesperada, que têm repetido, para fazer crer que não fizeram assim tão mal ao povo e ao País e que até foram — imagine-se! — amigos do investimento público. Por mais que se esforcem, PSD e CDS não podem apagar a história, a história da sua ação destruidora do País e de comprometimento do futuro nacional, a história das pesadas responsabilidades que PSD e CDS têm pela política de agravamento da exploração e de empobrecimento, pela política de direita com que atacaram, e querem continuar a atacar, os trabalhadores e o povo, e a prejudicar o País.

Do PS e do Governo não ouvimos a opção de rutura com a política de direita. Não ouvimos a opção por uma política alternativa, que recuse as imposições da União Europeia e defenda um rumo soberano de desenvolvimento nacional. Não ouvimos a opção pela rutura com as imposições da União Europeia, que coloca o investimento num plano secundário, limitado e condicionado pelas metas do défice, definido e determinado à medida dos interesses dos grandes grupos económicos.

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

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Vou concluir, Sr. Presidente.

Mas é dessa política alternativa que o povo e o País necessitam para ultrapassar os graves problemas nacionais, que são consequência da política de direita e que persistem. Uma política patriótica e de esquerda que liberte o País da submissão ao euro e das imposições e constrangimentos da União Europeia.

O Sr. **Presidente**: — Tem de terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **João Oliveira** (PCP): — Uma política patriótica e de esquerda, que assuma o investimento público como elemento decisivo para a melhoria da resposta dos serviços públicos, para o aumento da produção nacional, para a coesão regional e territorial, para o desenvolvimento do interior e do mundo rural, para a modernização de infraestruturas e o aumento da capacidade científica e tecnológica. É esta a política patriótica e de esquerda pela qual nos continuaremos a bater.

Aplausos do PCP e de Os Verdes.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para a intervenção de encerramento, o Sr. Deputado Hélder Amaral, do Grupo Parlamentar do CDS-PP.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} Deputadas e Srs. Deputados: O CDS participa neste debate com a consciência perfeitamente tranquila, de quem, enquanto esteve no Governo, fez bem ao País, porque pagar dívidas, recuperar autonomia financeira, correr com a troica e deixar de ser um Estado tutelado é fazer bem ao País e é fazer bem aos portugueses.

Aplausos do CDS-PP.

Protestos do PCP e do BE.

E, apesar dessas dificuldades que herdámos — e podia dar, aqui, o exemplo de uma herança pesada, como faz o Sr. Ministro, lembrando apenas o Túnel do Marão, mas não é isso que quero fazer —, no tempo do CDS e do Partido Social Democrata, nunca o País assistiu a uma degradação tão grande de todos os serviços públicos prestados aos portugueses.

O Sr. **Pedro Mota Soares** (CDS-PP): — É verdade!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Isso é algo que nos faz pensar, porque o CDS, de forma responsável e séria, alertou, atempadamente, para os problemas que poderiam existir na saúde, se não houvesse investimento. Infelizmente, tivemos razão. Dizem-no os utentes, dizem-no os conselhos de administração, dizem-no aqueles que, todos os dias, de forma direta ou indireta, contactam com o Serviço Nacional de Saúde.

Alertámos para o que a falta de investimento público podia causar na educação. Pois bem, o ano letivo começa agora e não faltam notícias de falhas graves, de falhanços desta governação, apoiada pela geringonça PCP, Bloco de Esquerda, Os Verdes e PS.

Mas poderíamos dizer algo, que foi a essência do debate, sobre os serviços públicos de transportes. Se há desafio a que devíamos responder com largo consenso é sobre o papel da ferrovia no País. Como é que ela se integra no sistema de transportes nacionais? Qual é o papel do transporte aéreo e dos transportes rodoviários? Sobre esta matéria, infelizmente, a política tem sido errática. Como é que este setor pode ajudar na coesão territorial? Fiz perguntas, espero que o Sr. Ministro responda, sobre algo que é fundamental para a economia e para a coesão territorial, que são aquelas pequenas ligações, chamemos-lhes *last mile*, chamemos-lhes investimentos que complementam outros investimentos já feitos e que têm um impacto enorme na capacidade exportadora e na capacidade de atrair investimento no conjunto do interior. Pois não temos notícia. E, para essas ligações, damos o nosso consentimento. Posso apenas sinalizar duas, fora do meu distrito: o IC6 — e, quando o Sr. Secretário de Estado esteve, há muito pouco tempo, na zona de Oliveira do Hospital, falou em todos menos neste — e a EN125.

Podemos falar, ainda, no caso da ferrovia, no que queremos para o transporte de passageiros, no que queremos para o transporte de mercadorias, no que queremos de rede, no que queremos da EMEF e sobre como o País se está a preparar e se vai situar naquilo que é a liberalização do setor ferroviário em 2019, enfim, em todas estas matérias que precisam de resposta.

Tivemos um ponto de partida, o PETI 3+, não fugindo o Governo, e bem, daquilo que lá estava consensualizado.

O que queremos dizer ao Governo e ao Partido Socialista é que, se conseguirem cumprir as promessas que fizeram no Ferrovia 2020, no Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas, na saúde, na educação e na coesão territorial, o CDS dará o seu consentimento. O CDS, nesta matéria, como sempre, pauta-se pela responsabilidade, pela noção de que é preciso ter contas públicas equilibradas.

O que não podemos fazer do debate, de uma vez por todas, é um conjunto de faz de conta que fazemos oposição, que é bem visível no conjunto de projetos de resolução do Partido Comunista Português e do Bloco de Esquerda onde pedem obras, mas, depois, na realidade, nada acontece. Faz-se um conjunto de anúncios, como este debate que o Partido Socialista marcou, mas, depois, temos de pedir: «Então, digam-nos uma obra que esteja concluída».

Tivemos toda oportunidade de ver, há pouco tempo, a proposta da CIP (Confederação Empresarial de Portugal) para o Orçamento do Estado. Uma das obras estruturantes, considerada pela CIP, chama-se Corredor Ferroviário Internacional Norte Aveiro-Salamanca. O Sr. Ministro terá oportunidade de nos dizer para quando está previsto o Corredor Ferroviário Aveiro-Salamanca, que é, segundo a CIP e o CDS, fundamental para as exportações e para a economia portuguesa. Qual é o calendário? O que é que está a ser feito? Queremos saber se, de facto, temos um plano nacional de investimentos ou se temos, apenas, um plano nacional de intenções.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para a intervenção de encerramento, pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, o Sr. Deputado Pedro Filipe Soares.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Srs. Secretários de Estado, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Em primeiro lugar, registamos que este debate, marcado pelo Partido Socialista, demonstra alguma ansiedade.

Sabemos que, desde o início do mandato, o Governo tem a ladainha do grande consenso para as obras públicas e pisca o olho ao PSD para poder dizer «queremos aprovar o programa de investimentos futuros com dois terços da Assembleia da República». Mas — estranhe-se! — esse programa ainda está em discussão pública e o PS marca um debate para o efeito. É logo destrufado na primeira intervenção do Sr. Ministro, quando diz «não vamos discutir nenhum dos aspetos particulares, vamos discutir ideias gerais». Ó Sr. Ministro, já estive aqui, pelo menos, duas vezes, a discutir as ideias gerais do Programa Nacional de Investimentos! Duas vezes! Vir cá uma terceira vez para discutir ideias gerais, a duas semanas do fim do prazo, na prática, só mostra a ansiedade que o PS tem, de poder dizer ao PSD «não nos entendemos convosco!»

Isto parece mais jogo político do que outra coisa, Sr. Ministro!

A Sr.^a **Isabel Pires** (BE): — Muito bem!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Desde o início que eu achava que era jogo político, porque não acreditava que o Governo e o Partido Socialista olhassem para o PSD ou para o CDS e dissessem «você estão connosco no investimento público». É que eles atropelaram o investimento público entre 2011 e 2015!

A Sr.^a **Isabel Pires** (BE): — É verdade! Exatamente!

Protestos do PSD.

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Atropelaram-no! Calcaram-no! Estiveram aos saltos em cima dele para o levar a valores negativos!

É a estes exemplos que o Governo quer dar a mão para o investimento público? Não é possível. Não me parece. Com que modelo?

Ainda há dias, ouvimos o PS falar num modelo para um setor-chave do nosso País, que é o da saúde. Qual é o modelo do PSD? Mais parcerias público-privadas (PPP), mais negócio! É o investimento público para o negócio que o Governo quer promover?! Não me diga que o PS, agora, quer entrar nas PPP do PSD?! Ah, não, perdão, porque algumas delas também são, e muitas na parte do investimento, do lado do Partido Socialista.

Portanto, essa é a primeira dúvida que podemos ter deste cenário político. Será que, de facto, o que o Governo está a tentar desencantar, numa peça teatral que já leva alguns anos, são as práticas do passado para os negócios do costume? É que, desse ponto de vista, não aceitamos!

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Mas votam!

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Mas é verdade que, se assim for, percebemos o afunilar das escolhas. Faltam, aqui, investimentos estratégicos no conhecimento, na saúde, em serviços públicos, que não vemos. Há grandes obras públicas — é verdade! — mas no setor do costume, dos grandes investimentos, dos grandes negócios. Será que é este o ponto fundamental da divergência?

Sr. Ministro, ficámos seriamente preocupados com esta realidade, porque sabemos que, olhando para o concreto das escolhas e, por exemplo, para um setor fundamental, que é o da ferrovia, depois de este plano estar em marcha, esta terá mais 100 quilómetros do que tem hoje. E basta ver o que o Governo diz, pois refere que, atualmente, Portugal tem uma densidade de cobertura ferroviária muito abaixo da Europa e que, daqui a cinco anos, terá mais 100 quilómetros. Ora, se hoje está muito abaixo, então, daqui a cinco anos, muito abaixo estará. No entanto, o Governo não prevê alargar a ferrovia, devidamente, como esperávamos que fizesse, para o transporte de passageiros. Prevê esse alargamento para mercadorias — é verdade! —, com uma ligação direta dos portos a Espanha mas, e as populações, Sr. Ministro?! Vão ficar a olhar para as linhas, a ver os

comboios passar?! É este o modelo de mobilidade que o Governo defende? Não me parece, porque não ataca os grandes problemas das alterações climáticas, não tem nenhuma reforma inteligente da mobilidade e, na prática, é implementar aquilo em que já estamos atrasados mas que não responde às necessidades do País no que toca às populações em concreto.

Olhamos, novamente, para a questão dos portos, para a economia do mar e vemos que é mais um dos aspetos fundamentais deste Programa Nacional de Investimentos. Vemos qual é o legado do Partido Socialista nos portos e, já agora, qual é o legado das perspetivas de análise para o futuro.

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

O Sr. **Pedro Filipe Soares** (BE): — Vou concluir, Sr. Presidente.

E o legado é o de que não quer romper com as privatizações que existiram no setor, não quer romper com uma ideia de olhar para o mar como se não fosse espaço público mas, sim, espaço para os privados explorarem e não quer, de facto, investir no conhecimento para, no conjunto, retirar vantagens para o País, para os cidadãos e as cidadãs.

Sr. Ministro, deste debate levamos muito pouco. Esperamos que, daqui a 15 dias, quando o Programa Nacional de Investimentos estiver a ser apresentado e venha, esse, sim, à Assembleia da República, possamos ter, no concreto, muito mais boas notícias do que agora.

Aplausos do BE.

O Sr. **Presidente**: — Para a intervenção de encerramento, em nome do Grupo Parlamentar do PS, tem a palavra a Sr.^a Deputada Jamila Madeira.

A Sr.^a **Jamila Madeira** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Ministro, Srs. Secretários de Estado: Quantas vezes, olhando para o passado, nos lembramos de obras que sofreram avanços e recuos, promessas de concretização e cancelamentos? Falemos do Alqueva, do IP3 (itinerário principal n.º 3), do aeroporto de Lisboa, das obras na estrada nacional n.º 125 (EN125), da ligação ferroviária do Porto de Sines a Espanha ou da construção do Túnel do Marão e de tantas outras.

Quantas vezes populações e investidores verificaram com regozijo os avanços para, no dia seguinte, ou melhor, no Governo seguinte, tudo verem parar? Podemos dizer que desde o Fontismo que tal acontece.

Com o novo plano de investimento, o PS propõe mudar este paradigma. Assim, este será um plano feito com os cidadãos e para os cidadãos, o qual, com este debate, busca convergência entre a maioria política, pretendendo dar solidez e sinais económicos estáveis ao tecido empresarial nacional e internacional.

É essencial que se possam construir as infraestruturas de que os cidadãos necessitam sem fazer tábua rasa só porque vieram do Governo anterior. Assim, contrariando as práticas anteriores, o atual Governo assumiu, desde o início da Legislatura, o plano de investimentos em infraestruturas de transporte herdado do Executivo anterior e, com isso, demonstrou ao País um bom exemplo de responsabilidade no planeamento de investimentos de relevo nacional.

Quando o PS chegou ao Governo, a realidade do investimento em Portugal tinha um défice de financiamento de 1400 milhões de euros no Plano Estratégico dos Transportes, contemplava projetos sem financiamento assegurado de fundos europeus e o Governo anterior tinha estagnado o País, deixando cidadãos e investidores sem rota nem caminho claro.

Foi, por isso, preciso arregaçar as mangas e dar alma e confiança ao País, arrancando com o plano existente e, em paralelo, iniciando o processo de estruturar o verdadeiro plano de investimento articulado com os objetivos do Portugal 2030. A par disso, deu-se fôlego ao País e recuperaram-se rendimentos, consolidaram-se contas, recuperaram-se serviços públicos e pôs-se a economia a crescer de forma robusta e sustentada, atingindo, no segundo trimestre de 2018, cerca de 2,3% de crescimento. Desde 2015, foram promovidas políticas orientadas para as pessoas e para a economia, o que nos permite afirmar hoje que a economia já cresceu 5,8%, o consumo privado 6%, o investimento 15,9% e as exportações 16,7%.

Temos, por isso, agora condições para ir mais longe: transportes, mobilidade mas também ambiente e energia são peças-chave para o futuro da competitividade do nosso País e, por isso, também deste plano de

investimento. Com este plano de investimento, será a primeira vez que se fará uma concertação em prol da estabilidade na estratégia de investimento, uma estratégia que visa o reforço da competitividade internacional da economia portuguesa.

Para tal, este plano alinha uma estratégia de reforço da ferrovia, dando prioridade à ligação internacional da rede ferroviária nacional e, com isso, procurando ultrapassar a realidade periférica de Portugal e dar um claro e forte contributo para o escoamento de produtos nacionais com vocação de exportação; ao nível dos portos, assegura uma ligação adequada com a ferrovia, dando um enfoque crítico a este investimento e fazendo robustecer a vocação marítima do nosso País.

Temos, por isso, ferrovia, portos, mobilidade, energia como apostas estruturantes, em linha com o Portugal 2030, ou seja, com os desafios de médio e longo prazos que nos são colocados, aproveitando assim todos os recursos financeiros disponíveis para reforçar a coesão territorial do nosso País.

Este é um plano de investimentos para o futuro, mas é também um plano responsável que — não podemos nunca esquecer — não quer nem pode fazer tudo ao mesmo tempo. Assume, por isso, os novos desafios e assegura que estes dão os instrumentos necessários aos agentes económicos para continuar o reforço sustentado da recuperação e do crescimento económico do nosso País.

Resta agora, no fim deste debate, apelar à responsabilidade política de quem não quer tudo e o seu contrário para que, por uma vez, seja capaz de nos acompanhar nesta alteração de paradigma, em nome de um compromisso para o futuro de Portugal.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Em nome do Grupo Parlamentar do PSD, tem a palavra o Sr. Deputado Emídio Guerreiro.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Este é um debate importante e que, de facto, merece a atenção de todos os grupos parlamentares e dos portugueses. Mas sejamos claros: o Partido Socialista vir aqui, feito «lobo com pele de cordeiro», apelar, à direita e à esquerda, a um consenso que sistematicamente recusou, fazendo de conta que, durante três anos, não zurziu o plano nacional de investimentos que existe, colocando-o em causa sistematicamente sem fazer a avaliação do mesmo, não me parece adequado e é de uma enorme hipocrisia política.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Este debate é importante e, de facto, merece ser feito, mas não pode servir para esquecer, disfarçar e esconder o verdadeiro insucesso deste Governo no que toca ao investimento público. E não é o PSD que o diz, é o FMI, é a própria UTAO, são os próprios dados da Conta Geral do Estado que demonstram que, com este Governo, o investimento público diminuiu drasticamente.

Comparando com 2015, o último ano de governação do último Governo, o investimento público foi pior em 2016, porque, apesar de ter sido orçamentado melhor, a execução foi pior; em 2017 também teve um orçamento melhor e diziam que nesse ano é que ia ser, mas o resultado da execução voltou a ser pior do que em 2015; quanto a 2018, dizem que, com certeza, finalmente vai ser melhor do que em 2015, mas não sabemos, vamos esperar pela execução, porque promessas, anúncios e mais promessas foram sendo feitos em 2016, em 2017 e em 2018. Para bem de todos, seria importante que em 2018, finalmente, o investimento público fosse superior ao de 2015, mas vejam isto: foi sempre pior, mesmo sem constrangimentos como aqueles com que o anterior Governo teve de lidar, como a pré-bancarota e como ter a troica cá dentro. Apesar disso tudo, foi pior!

É mais grave ainda quando olhamos para os números setoriais, porque aí, de facto, percebe-se a situação de alguns dos nossos serviços públicos. Por exemplo, o investimento público na ciência, em 2015, foi de 155,9 milhões de euros e, em 2016, foi de 81,2 milhões de euros; no Orçamento para 2017, lá vinha a promessa de 240 milhões, mas, depois, foram investidos, concretizados 103 milhões; na educação, ensinamentos básico e secundário, em 2015, foram investidos, concretizados e executados 127,6 milhões e, em 2016, foram 43,8 milhões; e, lá está, em 2017, já com o Orçamento corrigido, o Governo comprometeu-se e esta Câmara, com

os votos do PS, do PCP, do Bloco de Esquerda e de Os Verdes, aprovou o Orçamento, que dizia que iam investir 136 milhões, mas, afinal, apenas foram executados 55 milhões, muito abaixo ainda dos 127 milhões de 2015.

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Foi pouquinho!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Esta é a realidade, infelizmente, para os portugueses e é isto, com certeza, que explica muita da degradação dos serviços públicos a que vamos assistindo, a norte e a sul do País.

Por isso, sejamos claros: estamos muito disponíveis para discutir o futuro e temos um bom ponto de partida, o PETI3+, que, como o Sr. Ministro já lembrou aqui, resultou de um debate aprofundado — Sr.^a Deputada Jamila Madeira, um debate aprofundado! —, mobilizando mais de 1200 pessoas, mais de 400 contributos, através de sessões, de norte a sul do País, com empresas, empresários, universidades, autarquias, comissões de coordenação regional, no sentido de chegarmos a um conjunto de obras concretas a serem feitas ao longo dos próximos anos, não na Legislatura anterior, mas ao longo desta e das próximas legislaturas.

É exatamente isso que os senhores querem agora propor? Ótimo! Não façam é de conta que isto não foi feito, não façam é de conta que não existem propostas concretas, assumidas pelo Governo anterior, que continuam a ter o apoio do PSD.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Muito bem!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — O que é importante percebermos é qual a vossa proposta para o futuro. daquelas obras e infraestruturas importantes, qual é que querem eliminar? Vamos perceber agora porque é que desapareceu da Ferrovia 2020 a ligação ferroviária do aeroporto de Faro à Linha do Algarve? Vamos perceber, finalmente, porque é que nem no 2030 vocês querem meter a Linha do Douro para mercadorias, que é considerada uma das de mais elevado potencial pelos especialistas europeus? Isso será importante!

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

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Vou terminar, Sr. Presidente, lembrando que o ponto de partida existe e resultou de um amplo debate, de um amplo consenso.

Vamos, então, perceber o que é que o Partido Socialista e o Governo têm a dizer sobre isto, o que é que querem somar e o que é que querem retirar,...

O Sr. **Carlos Peixoto** (PSD): — Isso mesmo!

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — ... e nós cá estaremos para debater e contribuir, como fizemos no passado, para que as obras sejam feitas, de facto, no interesse das pessoas. Agora, de hipocrisia chega!

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Para encerrar o debate, tem a palavra o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Ao longo deste debate, tivemos oportunidade de recolher algumas sugestões, alguns alertas, aqui e acolá, algumas propostas, poucas, mas que foram enriquecendo a construção do Programa Nacional de Investimentos. Julgo que, nesse sentido, o propósito do Partido Socialista foi alcançado com o agendamento deste debate.

Outras intervenções, infelizmente, centraram-se numa discussão deslocada no tempo e, sobretudo, no tema do debate hoje agendado.

A Sr.^a **Carla Barros** (PSD): — A do PS, por exemplo!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Estamos a discutir o Programa Nacional de Investimentos para próxima década — ou, pelo menos, era isso que se pretendia —, mas alguns Deputados entretiveram-se a procurar a pequena polémica, a pequena trica, em vez de contribuir com propostas credíveis para o debate que verdadeiramente estava em cima da mesa.

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

Ouvimos mesmo — e, Srs. Deputados, não queríamos acreditar — o PSD dizer que o investimento público é necessário agora. Isto era o PSD a falar, e eu diria que perdeu a memória, perdeu um bocadinho a compostura, porque vem dizer agora que é preciso investimento público.

Protestos do PSD.

Já no início da Legislatura o tinham feito, quando chegámos à discussão do primeiro Orçamento do Estado — repito, à discussão do primeiro Orçamento do Estado — apresentado por este Governo e uma Sr.^a Deputada, que está hoje aqui, na Câmara, e que cumprimento simpaticamente, dizia: «Agora é o tempo da obra!». Na primeira discussão do primeiro Orçamento do Estado, diziam: «Agora é o tempo da obra!», e vai de pedir obras na rodovia, e vai de pedir obras por todo o País, era o tempo da obra!

Pena que assim seja, pois os portugueses beneficiariam, certamente, deste debate, e a nossa postura foi nesse sentido, quando assumi que não vinha apresentar os investimentos concretos — que constarão do documento que, obviamente, apresentaremos mais à frente —, mas que este era mais um momento importante impulsionado pelo Partido Socialista para recolhermos contributos para o consenso que queremos obter em torno do futuro plano de investimentos em infraestruturas.

Estamos a discutir agora o futuro porque este é o tempo de o fazer, o momento em que, com antecedência, primeiro perspetivámos as opções estratégicas para Portugal no contexto do Portugal 2030 e, agora, as infraestruturas que instrumentalmente suportarão o desenvolvimento dessa estratégia.

Estamos a discutir o futuro, mas não fugimos do presente e não temos nenhum problema em fazer o balanço do presente.

Estamos a discutir o futuro porque preparámos e estamos a executar as obras do presente, aquelas que assumimos e aquelas que estamos a realizar. Apesar de termos encontrado um panorama desolador em matéria de preparação dos investimentos em infraestruturas quando chegámos ao Governo, assumimos a execução do PETI3+.

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

Repito: assumimos a execução do PETI3+, dando um exemplo muito diferente da tradição de rasgar as propostas de planeamento do Governo anterior e, depois, propor mais ou menos a mesma coisa, o que, aliás, também tinha acontecido na Legislatura anterior.

Assumimos a execução do PETI3+, resolvemos os problemas que nos foram deixados e pusemos no terreno projetos nos mais diversos setores.

Na rodovia, mas sobretudo na ferrovia e também nos portos, não nos foram deixados os projetos de engenharia, os estudos, as avaliações ambientais ou, em muitos casos, as fontes de financiamento.

Os aeroportos foram privatizados sem que fosse definida uma solução e assegurado o financiamento para a construção de um novo aeroporto em Lisboa, nem sequer para a expansão da capacidade do aeroporto existente.

As empresas públicas do setor dos transportes estavam numa situação de imensa fragilidade, depois de um brutal desinvestimento e da redução do número de trabalhadores, como parte da estratégia «quanto pior, melhor», porque assim se preparava a privatização de muitas dessas empresas.

Aplausos do PS.

Conseguimos recuperar paulatinamente desse passivo brutal e as empresas estão em trajetória ascendente, não só em relação ao número de trabalhadores, cuja sangria estancámos e começámos a recuperar, mas também em relação aos níveis de serviço, que estamos a procurar melhorar.

Negociámos com a concessionária dos aeroportos a antecipação em cinco anos do processo de expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, enquanto assegurámos a execução de investimentos importantes nos restantes aeroportos. Com isto, devemos poder iniciar, já no próximo ano, obras no aeroporto complementar do Montijo e realizar outras intervenções no Aeroporto Humberto Delgado que permitirão aumentar a sua capacidade e fazer face à crescente procura.

Lançámos o Ferrovia 2020, que é o maior programa de modernização da ferrovia portuguesa de há muitas décadas, com um investimento superior a 2000 milhões de euros e que envolve a modernização e eletrificação de cerca de metade da rede ferroviária nacional e a construção da maior extensão de linha nova de ferrovia neste País dos últimos 100 anos, com a ligação do Porto de Sines e dos portos do sul à fronteira com Espanha.

Temos obras — e não um *PowerPoint* — a decorrer em todos os principais eixos ferroviários.

Na Linha do Minho, estamos a acabar a eletrificação do primeiro troço até Viana e estão a decorrer obras já no troço até à fronteira.

Na Linha do Douro, voltaram as obras ao troço Caíde-Marco e a eletrificação até à Régua, mas por nossa iniciativa, porque, senão, não aconteciam de todo.

Aplausos do PS.

Na Linha do Norte, acabámos as obras de renovação da via entre Alfarelos e a Pampilhosa e já acabámos também a obra de renovação da via de Valadares até Gaia. Foi dada notícia ontem. Não sei se o Sr. Deputado Hélder Amaral esteve distraído, mas acabámos essa obra da renovação da via de Valadares até Gaia.

Na Linha da Beira Alta, já acabámos as obras de renovação e de consolidação de taludes importantes, já lançámos obras na RIV da ligação até à fronteira, já estamos em obras nessa concordância que foi referida entre a Linha da Beira Baixa e da Beira Alta e já estamos em obras numa linha que esteve encerrada durante uma década, que é o troço entre a Covilhã e a Guarda.

Sim, reabrimos, não fechámos nem vamos fechar linhas, Srs. Deputados! Acabei de dizer que não fechámos e não vamos fechar linhas, que é para não ficar nenhuma dúvida sobre essa matéria.

Aplausos do PS.

No Corredor Internacional Sul, estamos em obras entre Elvas e a fronteira e lançámos o tal maior investimento ferroviário dos últimos 100 anos, em Portugal. Sim, linha nova. São 100 km, mas são 100 km que não se contruíam há 100 anos, em Portugal. Há uma grande diferença entre fechar linhas e abrir uma linha estratégica para a competitividade do Alentejo, da região sul do País e dos portos do sul na sua ligação ao *hinterland* ibérico.

Havemos de lançar também — é nosso propósito fazê-lo ainda este ano no âmbito do Ferrovia 2020 — a eletrificação da Linha do Oeste e da Linha do Algarve.

Finalmente, em relação ao setor rodoviário, que o Governo PSD/CDS considerou não merecer o apoio dos fundos comunitários, era prioridade negativa, e que depois, quando chegámos ao Governo, já era tempo de fazer obra — contudo, no tempo do Governo anterior, a rodovia era a prioridade negativa —, refiro apenas o *dossier* mais marcante, a definição da solução: o lançamento do primeiro concurso de obra estruturante de modernização do IP3, que irá para o terreno no próximo ano, estando já em obra os taludes na zona de Penacova, cuja intervenção era mais crítica. A modernização integral do IP3 passará pela ampliação do seu traçado para quatro faixas em cerca de 85% do percurso, incrementando substancialmente a mobilidade na região e a segurança nesta via tão importante para a coesão do interior de Portugal.

Como penso que se pode constatar, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, o nosso debate sobre o futuro sustenta-se de peito aberto num trabalho que me parece honesto, sério, concreto, intenso e já com frutos que

temos desenvolvido nesta Legislatura. É esse trabalho que queremos desenvolver também na construção do Programa Nacional de Investimentos.

Contamos, por isso, com todos — da economia à sociedade em geral e à política, certamente — para participarem neste processo de construção dos consensos de que o País precisa e que os portugueses reclamam.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Chegámos, assim, ao fim do debate temático, solicitado pelo Grupo Parlamentar do PS, sobre o Plano Nacional de Investimento.

A próxima sessão plenária realizar-se-á amanhã, iniciando-se às 15 horas, com a seguinte ordem do dia: ponto um, declarações políticas; ponto dois, apreciação conjunta da Petição n.º 430/XIII/3.^a (Federação das Associações de Pais do Concelho de Vila Nova de Gaia) — Solicitam uma resposta urgente e efetiva na colocação de assistentes operacionais nas escolas públicas portuguesas e dos Projetos de Resolução n.ºs 1784/XIII/3.^a (PAN) — Pelo reconhecimento e qualificação do pessoal de apoio educativo da escola pública, 1790/XIII/3.^a (PCP) — Recomenda ao Governo a revisão em 2018 do rácio de auxiliares de ação educativa da escola pública no sentido do seu reforço, 1793/XIII/3.^a (CDS-PP) — Recomenda ao Governo que permita às escolas procederem à rápida substituição de assistentes operacionais em situação de baixa prolongada, 1794/XIII/3.^a (Os Verdes) — Necessidade de revisão do rácio de auxiliares de ação educativa na escola pública e 1796/XIII/3.^a (BE) — Revisão e reforço do rácio de atribuição de assistentes operacionais e assistentes técnicos aos agrupamentos e escolas não agrupadas; e ponto três, discussão conjunta da Petição n.º 293/XIII/2.^a (Daniel da Conceição Gonçalves da Silva e outros) — Solicitam a instalação de uma esquadra da Polícia de Segurança Pública na área da freguesia das Avenidas Novas e do Projeto de Resolução n.º 1792/XIII/3.^a (CDS-PP) — Recomenda ao Governo a reinstalação de uma esquadra da PSP na zona da freguesia das Avenidas Novas, dotada de efetivo adequado.

Boa tarde a todos e até amanhã.

Está encerrada a sessão.

Eram 17 horas e 29 minutos.

Presenças e faltas dos Deputados à reunião plenária.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.