



DIÁRIO

da Assembleia da República

XIII LEGISLATURA

4.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2018-2019)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 12 DE DEZEMBRO 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 4 minutos.

Deu-se conta da entrada na Mesa do Projeto de Lei n.º 1048/XIII/4.^a.

Na abertura do debate da Interpeleção ao Governo n.º 23/XIII/4.^a (CDS-PP) — Sobre infraestruturas públicas, usaram da palavra o Deputado [Hélder Amaral](#) (CDS-PP) e o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas (Pedro Marques).

Intervieram depois, durante o debate, a diverso título, além daqueles oradores, os Deputados [Carlos Pereira](#) (PS), [Joel Sá](#) (PSD), [Nuno Magalhães](#) (CDS-PP), [António Topa](#) (PSD), [Pedro Coimbra](#) (PS), [Heitor de Sousa](#) (BE), [Duarte Alves](#) (PCP), [José Luís Ferreira](#) (Os Verdes), [Luís Leite Ramos](#) (PSD), [Joana Mortágua](#) (BE), [Cecília Meireles](#) (CDS-

PP), [Paula Santos](#) (PCP), [Fernando Manuel Barbosa](#) (BE), [João Dias](#) (PCP), [Carlos Silva](#) (PSD), [Ricardo Bexiga](#) e [André Pinotes Batista](#) (PS), [Bruno Dias](#) (PCP) e [Paulo Rios de Oliveira](#) (PSD).

No encerramento do debate, intervieram o Deputado [Nuno Magalhães](#) (CDS-PP) e o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

Entretanto, o Presidente em exercício ([José Manuel Pureza](#)) assinalou a presença na tribuna do corpo diplomático de uma delegação do Grupo Parlamentar de Amizade Palestina-Portugal, do Conselho Legislativo Palestino, que foi saudada pela Câmara.

O Presidente encerrou a sessão eram 17 horas e 34 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Funcionários, Sr.^{as} e Srs. Jornalistas, vamos dar início à sessão plenária.

Eram 15 horas e 4 minutos.

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

Antes de entrarmos na ordem do dia, dou a palavra ao Sr. Secretário Duarte Pacheco para proceder à leitura do expediente.

O Sr. **Secretário** (Duarte Pacheco): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, informo que deu entrada na Mesa, e foi admitido, o Projeto de Lei n.º 1048/XIII/4.^a (BE) — Lei de bases do direito humano à alimentação adequada, que baixa à 7.^a Comissão.

É tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^{as} e Srs. Deputados, passamos à ordem do dia que tem um único ponto e que consta da Interpeleção ao Governo n.º 23/XIII/4.^a (CDS-PP) — Infraestruturas públicas.

Para abrir o debate, tem a palavra o Sr. Deputado Hélder Amaral, do CDS-PP.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O País vive hoje num profundo e generalizado estado de greve — da justiça à saúde, dos estivadores aos bombeiros, da educação aos transportes, das forças de segurança aos guardas prisionais. Todas estas greves são o sinal do colapso do Estado como prestador de serviços, como acionista e como empregador.

Este Governo já não serve os portugueses, o que não espanta. Este Governo não foi a primeira escolha das urnas, é uma escolha do Partido Socialista, do Partido Comunista Português, do Bloco de Esquerda e do Partido Ecologista «Os Verdes».

Agora, o problema já não é de legitimidade, é, sobretudo, de capacidade. As infraestruturas públicas, dia após dia, estão a colapsar, um colapso anunciado, porque nesta área a governação exige competência, rigor, concertação e escolhas difíceis. Tudo o que este Governo não demonstrou.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Muito bem!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A maioria dos seus responsáveis não se pode queixar de desconhecimento, pois são os mesmos que estão na origem do problema: a dívida escondida do PS, que foi recuperada pelo Governo PSD/CDS.

Na altura, o PS, enquanto maior partido da oposição, até contribuiu para a elaboração do PETI 3+ — Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020. O PS criou o problema, mas conhecia e concordou com as soluções.

Bem sei que se preparam para atribuir a culpa ao Governo anterior ignorando os verdadeiros responsáveis, os ministros do Governo de José Sócrates, que conduziram o País ao maior crescimento da dívida pública de que há memória: 40,6%, entre 2005 e 2011.

Quem eram, então, os ministros e secretários de Estado responsáveis por isso? Esses ministros e secretários de Estado têm nomes: António Costa, Eduardo Cabrita, Maria Manuel Leitão Marques, João Gomes Cravinho, Ana Paula Vitorino, Pedro Marques, Manuel Heitor, Augusto Santos Silva, Vieira da Silva, entre outros.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Estes não podem dizer que não sabiam, porque sabem.

O Memorando da troica, aquele que foi assinado por estes senhores, impunha: a redução do serviço público prestado por empresas do Estado, como consta do ponto 3.23 do Memorando; a privatização dos CTT — sim, ouviram bem, foram os senhores, que agora estão no Governo, que assinaram essa determinação —, tal como a privatização da REN, da EDP, da Galp, da Caixa Seguros, da TAP e da CP Carga — para quem tiver memória curta, consta do ponto 3.31 do Memorando;...

Protestos do PS.

... o aumento do IVA (imposto sobre o valor acrescentado) da eletricidade e a liberalização de serviços postais; a racionalização da rede de transportes. Ou seja, em 17 de maio de 2011, quando estes governantes assinaram o Memorando, sabiam exatamente que a governação que fosse feita a partir daí iria ser alvo de um forte condicionalismo da política económica.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Ainda assim, é interessante fazer uma análise comparativa.

Na verdade, nesse período altamente condicionado, conseguiu-se, comparando períodos idênticos, um investimento público, em percentagem do PIB, em 2012 e em 2013, de 2,3%; o atual Governo conseguiu um investimento público, em percentagem do PIB, em 2016 e em 2017, de 1,6% — repito, 1,6% — e de 1,9%, respetivamente.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — É verdade!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A carga fiscal, em percentagem do PIB, aquilo a que VV. Ex.^{as} não se cansam de chamar «a maior carga fiscal de que há memória», foi, em 2012 e em 2013, de 31,8% e de 34,1%, respetivamente; com o atual Governo, em 2016 e em 2017, a carga fiscal foi de 34,3% e de 34,7%, respetivamente, um absoluto recorde da geringonça.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Ou seja, nunca tantos pagaram tanto para receber tão pouco.

Aplausos do CDS-PP.

Importa, por isso, saber como é que a maior carga fiscal de sempre oferece aos portugueses os piores serviços públicos de sempre.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Muito bem!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Até o aproveitamento dos dinheiros comunitários, dos fundos que são tão importantes para o funcionamento da economia, das nossas empresas, para a qualificação dos trabalhadores, estão abaixo do que deviam. Comparando o que é comparável, vemos que, quatro anos após o início do quadro comunitário, a execução das verbas está em 26,6%, menos 8 pontos percentuais do que em igual período do anterior quadro.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: As greves são apenas a face visível de uma governação falhada, de promessas não cumpridas, de um País a cair aos bocados. A geringonça falhou consigo própria e com os portugueses. O PCP, o Bloco e o Partido Ecologista «Os Verdes» não podem voltar a dar garantias de mais direitos e melhor serviço prestado aos portugueses.

Aplausos do CDS-PP.

Srs. Deputados, factos são factos!

O que ouvimos durante o ano de 2018? Reclamações contra transportes não param de aumentar, são aos milhares — só no primeiro semestre de 2018, 7000 utentes fizeram registo no livro de reclamações, e isso depois de um aumento de 38,9%, no ano de 2017; o risco de acidentes nas linhas de comboio aumentou 85%, diz o regulador; os portos do continente tiveram uma quebra de 3,8% na carga movimentada; um comboio de mercadorias descarrilou na Linha do Norte; uma avaria no *Alfa Pendular*, que só por milagre não causou um

acidente maior; dois descarrilamentos na Linha da Beira Alta e na Linha da Beira Baixa; a circulação interrompida na Linha do Douro devido a descarrilamento; a ligação fluvial entre o Barreiro e Lisboa com atrasos ou supressões, como ainda ontem e hoje se viu; a circulação de comboios retomada após a queda de catenária na Linha de Cascais — e vou eximir-me de falar do material circulante da Linha de Cascais!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Muito bem!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A prova do falhanço da governação da geringonça é a realidade. Esta é a realidade dos portugueses, do dia a dia dos portugueses.

No que toca às infraestruturas, temos o Ministério mais Centeno de todos, o do Centeno ilusionista, do embuste cativado na estratégia de prometer. Nesse capítulo, temos a prova de que este Governo e o PS são verdadeiros «contadores de estórias».

Falo-vos agora da rodovia. Depois do lançamento do Programa de Valorização das Áreas Empresariais, a 7 de fevereiro de 2017, vai fazer dois anos, muitas das ligações prometidas não têm qualquer desenvolvimento no terreno.

Outro exemplo é o do IC6 (itinerário complementar). O Sr. Ministro anunciou, em maio deste ano, e cito, «Nós temos o compromisso de elaborar, a breve prazo, o projeto de execução relativo à continuação do IC6 até Folhadosa». É a mesma promessa feita, em março de 2017, de um investimento de 38 milhões para mais 19 km no mesmo IC6. Não há qualquer desenvolvimento no terreno!

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quanto à estrada nacional n.º 125, o Sr. Ministro, referindo-se à reabilitação estrutural entre Olhão e Vila Real de Santo António, disse a 25 de julho de 2018: «Vamos fazer obra de reabilitação estrutural no resto da estrada nacional n.º 125». Há algum desenvolvimento no terreno? Não!

É um Governo e um PS de boca cheia, mas de mãos vazias para o cidadão.

Aplausos do CDS-PP.

Agora, quando nada ou quase nada está feito, fala em entendimentos — aguardamos com calma e serenidade pelos primeiros trabalhos do Conselho Superior de Obras Públicas —, mas, ao mesmo tempo, vão enaltecendo o programa Ferrovia 2020, que deveria estar pronto, como é óbvio, em 2020. Trata-se dos mesmos investimentos já identificados no PETI 3+. Quatro anos depois, o que o Governo tem para apresentar é 5% de execução efetiva, e não é o CDS que o diz, são a Infraestruturas de Portugal (IP).

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Isto é verdadeiramente ser um «contador de estórias»: fala-se muito, mas faz-se pouco.

Se querem consensos, o CDS oferece alguns.

Exemplos: Linha do Oeste. Em relação ao anúncio na Ferrovia 2020, sobre a ligação Meleças a Caldas, o lançamento do concurso previsto para a obra em janeiro de 2017, afinal, não foi bem assim, pois só agora, hoje mesmo, 12 de dezembro, é que acaba o período de consulta pública para o projeto.

Linha do Douro. Em relação ao anúncio na Ferrovia 2020, sobre a ligação Caíde a Marco de Canavezes, a conclusão da obra prevista para — prestem atenção! — dezembro de 2016, afinal não foi bem assim! Foi só o anúncio!

O Sr. **António Filipe** (PCP): — É por ser Natal!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — A 26 de novembro, há o anúncio da interrupção da linha durante três meses seguintes devido a obras. É a RIV (Renovação Integral da Via) mais caricata deste Governo!

Quanto à CP (Comboios de Portugal), a empresa que estava a ficar organizada, com paz social, onde havia um plano para a renovação do material circulante — mais ambicioso que o apresentado, é certo —, o que é que aconteceu? Colocou-se tudo em causa, atrasou-se o plano e ainda se reduziu a quantidade de comboios a adquirir. O Governo promete comboios para 2022 ou 2023.

A EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A.), dado o atraso referido e a falta de soluções, era fundamental para fazer face às necessidades de manutenção do material circulante da CP. O que é que aconteceu? Não se definiu o futuro. Primeiro, era para ser dividida, depois, era para ter uma participação internacional e agora já ninguém sabe o que vai ser da EMEF.

Certo é que uma definição antecipada teria ajudado a resolver muitos dos problemas do material circulante.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Infelizmente, não são só estes os falhanços, há mais e mais graves. O Estado que falha nas infraestruturas físicas é o mesmo Estado que falhou aos portugueses em Pedrógão, em Oliveira do Hospital, em Oliveira de Frades, em Tondela, em Monchique, em Tancos e, recentemente, no incompreensível colapso da estrada em Borba, em que o Estado insiste em não pagar as indemnizações devidas aos familiares, independentemente do necessário apuramento de responsabilidades.

Estamos perante um Governo que, em primeiro lugar, não é capaz de se entender com os portugueses; um Governo recordista em greves e protestos; um Governo que não é capaz de garantir a segurança das populações por força das cativações exigidas pelo Presidente do Eurogrupo, Mário Centeno; um Governo que, em vez de dialogar com aqueles que, mesmo com dificuldades, nos continuam a servir, prefere confrontá-los e acusá-los de irresponsabilidade.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Das promessas à realidade existe uma distância socialista. Na propaganda, é um mar de rosas; na realidade, uma floresta de enganos.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Muito bem!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Como dizia Konrad Adenauer, «Todos vivem sobre o mesmo céu, mas nem todos veem o mesmo horizonte». E o horizonte dos portugueses é cada vez pior!

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas** (Pedro Marques): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Esta interpelação é reflexo do estado da oposição. A oposição está sem discurso perante a situação do País.

Aplausos do PS.

Está sem agenda perante a situação do País e descobriu agora uma enorme paixão pelos sindicatos e pelas greves.

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Ninguém falou disso!

O Sr. **Ministro do Planeamento e Infraestruturas**: — Esta oposição, que não tem forma de atacar os resultados de política económica e social deste Governo, descobriu — esta oposição de direita, pasme-se! — uma enorme paixão pelas greves e pelos sindicatos. Esta oposição, que na sexta-feira passada anunciava, como quem rasgava as vestes, que ia interpelar o Ministro, que ia interpelar o Governo e que isso da reprogramação era só propaganda, agora, «enfiou a viola no saco» e aqui, na abertura deste debate, nem uma

palavra, nem uma pergunta sobre a reprogramação do Portugal 2020. «Enfiaram a viola no saco» como em muitas outras matérias desta governação.

Vou mesmo começar pela reprogramação do Portugal 2020, por muito que tenham esquecido essa interpelação violenta da sexta-feira passada. Esta reprogramação já está aprovada por Bruxelas e é para nós lamentável que, na sexta-feira passada, apenas a oposição tenha recorrido ao estafado argumento da propaganda. Quando não têm nada para dizer, agarram-se ao tema da propaganda. Quando não têm conteúdo, lá vem a conversa da propaganda.

Protestos do PSD.

Com a reprogramação que realizámos, conseguimos mobilizar verbas concretas para a competitividade e para a coesão em Portugal: foram 1000 milhões de euros para a qualificação dos jovens e dos adultos;...

Protestos do CDS-PP.

... 750 milhões de euros para a coesão territorial, para os serviços de proximidade; 550 milhões de euros para a mobilidade urbana, para os projetos dos metros, do sistema de mobilidade do Mondego e da recuperação da Linha de Cascais.

Sim, Sr.^{as} e Srs. Deputados, os projetos que os partidos da direita prometeram, designadamente no PETI 3+, a que fizeram referência, mas para os quais não deixaram nenhuma fonte de financiamento no atual quadro comunitário.

Esses projetos são agora uma realidade concreta, com a reprogramação do Portugal 2020.

Aplausos do PS.

Com esta reprogramação, conseguimos também reforçar o apoio às empresas e à criação de emprego. São mais 5000 milhões de euros de investimento concreto, com resultados concretos na vida das pessoas, que permitirão criar mais 20 000 postos de trabalho em Portugal.

Protestos do Deputado do PSD Carlos Silva.

Um terço deste investimento, por determinação do Governo, há de ser aplicado nos territórios de baixa densidade, o que é mais 50% do que o peso do emprego de baixa densidade em Portugal.

Aplausos do PS.

Quanto a resultados concretos da reprogramação e a essas acusações de propaganda, vamos, então, falar de resultados concretos: desde sexta-feira até hoje, já disponibilizámos, para as empresas, para as autarquias portuguesas, 1200 milhões de euros dos 7000 milhões de euros da reprogramação do Portugal 2020.

Estes são resultados concretos e desde sexta-feira que já estão ao dispor de Portugal!

Aplausos do PS.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Esta oposição, que continua a olhar para o lado, a assobiar para o lado, a falar de propaganda quando apresentamos resultados concretos, deixou-nos um Portugal 2020 parado, em situação de arranque tardio, e também nos deixou um défice de financiamento para as áreas críticas com vista ao desenvolvimento, a área das infraestruturas, sobre a qual hoje quiseram aqui falar.

Protestos da Deputada do CDS-PP Assunção Cristas.

Também nessa matéria, a reprogramação permite-nos avançar, como já referi, tal como o trabalho que fizemos nos primeiros dois anos desta Legislatura, fazendo os projetos, lançando os concursos, nos permite hoje ter mais investimento público e mais investimento nas infraestruturas, podendo ultrapassar a situação de letargia que nos deixaram no final do Governo anterior.

A Sr.^a **Assunção Cristas** (CDS-PP): — Este é o pior investimento público de sempre, Sr. Ministro!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Podemos deixar aos portugueses uma mensagem de tranquilidade, pois, de acordo com a informação técnica disponível, de acordo com o sistema de monitorização validado pelo LNEG (Laboratório Nacional de Energia e Geologia) — que tem mais de uma década e que, se não servisse, o Governo anterior podia tê-lo alterado —, hoje podemos dizer que esse sistema de monitorização de mais de 7000 infraestruturas permite-nos afirmar que elas apresentam qualidade e que podemos utilizá-las com toda a confiança.

São monitorizadas mais de 7000 infraestruturas. Em cada ano são inspeccionadas em concreto cerca de 1500 infraestruturas, nas suas condições de exploração, no seu estado de conservação e nas eventuais necessidades de manutenção. Fruto do trabalho desenvolvido, este trabalho técnico não é notícia. Claro que o que é notícia é se fizermos um condicionamento parcial de uma via, mas se fazemos o condicionamento parcial da via é porque queremos garantir condições de segurança à utilização da mesma.

Graças a esse trabalho técnico, a esse trabalho tranquilo das equipas, a esse trabalho que é feito na retaguarda pelas equipas técnicas da Infraestruturas de Portugal, já foi possível reduzir em um terço as infraestruturas a necessitar de observação prioritária. Até ao final de 2019, reduziremos para metade o número atual de infraestruturas que são objeto de atenção prioritária, um esforço que estamos a desenvolver com mais 21 obras que estão no terreno, neste momento, na rede rodoviária e ferroviária. Reduziremos, assim, para metade essas infraestruturas em necessidade de avaliação prioritária, fruto do reforço do investimento na rodovia e na ferrovia, no ano em curso e no próximo.

O nosso investimento continua e tem elementos muito emblemáticos, percebendo o País a importância dos mesmos. Quando foi preciso investir na segurança das infraestruturas, não deixaram de aparecer todos os recursos necessários. Não foi este discurso estafado das cativações que teve, depois, qualquer adesão à realidade. Os portugueses sabem!

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Então não sabem!?

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Dissemos aqui, comprometemo-nos aqui, que começará, até ao final do ano, a obra estrutural mais importante da Ponte 25 de Abril em muitos anos!

Sr.^{as} e Srs. Deputados, como aqui disse anteriormente, começará até ao final do ano a grande obra de manutenção da Ponte 25 de Abril e adjudicaremos, no início do ano, a obra do IP3, essa grande obra reclamada há tantos anos, que vai permitir dar mais segurança à circulação nesse itinerário.

Aplausos do PS.

Sem o alarme populista e a demagogia desta oposição, que navega ao sabor das notícias, que navega ao sabor da comunicação social, sem alarmar os portugueses, a nossa estratégia, Sr.^{as} e Srs. Deputados, é bem diferente: reforçar o investimento público para melhorar as infraestruturas e os serviços. É por isso, Sr.^{as} e Srs. Deputados, que vos posso dizer — aliás, já o afirmei anteriormente no debate do Orçamento do Estado, mas quero reforçar essa ideia — que, no ano de 2018, duplicámos o investimento da Infraestruturas de Portugal em relação ao ano anterior.

O Sr. **Jorge Paulo Oliveira** (PSD): — Era zero!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sim, Sr.^{as} e Srs. Deputados, para quem passa o tempo agora, nesta Legislatura, a falar de investimento público, gostava que registassem o seguinte: duplicámos

o investimento público na ferrovia e na rodovia no ano de 2018, e ele vai voltar a crescer de forma significativa no ano de 2019.

É assim com a aposta séria no investimento público — e não com esses alarmismos injustificados —; é assim com um programa como o Ferrovia 2020, o maior programa de investimento nas infraestruturas ferroviárias em Portugal das últimas décadas, em que dois terços dos seus 2000 milhões são destinados à segurança das nossas infraestruturas; é assim com os mais de 100 milhões de euros de contratos de conservação da nossa rodovia, que não são uma promessa, estão em execução muito antes de a oposição se lembrar da segurança das infraestruturas.

É com estes resultados concretos da ação governativa que podemos dizer aos portugueses que a aposta no investimento público é séria.

Fizemos o trabalho de casa e estamos agora a colher os resultados, melhorando a qualidade da mobilidade em Portugal. Sem alarmismos injustificados, é assim que vamos continuar a resolver as necessidades do País, a melhorar as condições de mobilidade e de segurança das populações.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Inscreveram-se, para pedir esclarecimentos ao Sr. Deputado Hélder Amaral, dois Srs. Deputados.

Sr. Deputado Carlos Pereira, do Grupo Parlamentar do PS, tem a palavra.

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Deputado Hélder Amaral, não quero afirmar de forma perentória que os senhores do CDS são os apóstolos da desgraça, mas julgo que não me engano se afirmar de forma perentória que os senhores do CDS são os apóstolos da previsão da desgraça!

Os senhores, permanentemente, preveem uma desgraça. Se ela acontecer, tudo bem; se não acontecer, logo se vê.

O Sr. **Carlos César** (PS): — É verdade!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Este tem sido o vosso discurso nesta Legislatura!

Aplausos do PS.

Sr. Deputado Hélder Amaral, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista vê, naturalmente, com bons olhos e com relevante pertinência um debate sobre a importância das infraestruturas públicas. Nós não fugimos a esse debate, queremos e estamos genuinamente disponíveis para esse debate, mas consideramos que um debate sobre infraestruturas públicas baseado no medo, com intenção de instalar a insegurança, a dúvida e de assustar os portugueses não é permissível, porque é demasiado mau para um partido que quer ser responsável.

Aplausos do PS.

Devo dizer, em abono da verdade, que temos apreciado neste Parlamento que há muito que o CDS abriu a «caça ao voto» e a cada dia que passa o que temos observado é que se verifica uma crescente vertigem populista, tudo pela ganância de auferir mais votos e mais contabilidade eleitoral. Isso não é sério, não é algo que deve ser associado a um partido responsável.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Respeitamos todos os mecanismos da democracia, de alguma maneira, todos aqueles que permitem garantir «mercearia eleitoral», permitam que o diga assim, mas vamos continuar a denunciar os partidos — neste caso, em particular, o CDS — que criam pânico, que assustam os portugueses de forma absolutamente insustentável, como é o caso deste debate e da intervenção do CDS no palanque desta Assembleia da República.

A verdade, Sr. Deputado, é que não há um argumento sólido ao longo da sua intervenção que sustente o «colapso», como o Sr. Deputado referiu, das infraestruturas públicas. Aliás, permitam-me referir alguns dados concretos, factuais, para demonstrar isso mesmo.

Comecemos pela questão da ferrovia, sobre a qual o Sr. Deputado tanto insistiu, e sobre a conservação da ferrovia: num dos relatórios da Infraestruturas de Portugal, fazendo umas «contas de mercearia», entre 2013 e 2015 as verbas associadas à conservação da ferrovia pelo seu Governo foram 215 milhões de euros; entre 2016 e 2018, as verbas associadas à ferrovia pelo Governo do Partido Socialista foram 228 milhões de euros, ou seja, mais 6% do que os senhores fizeram no mesmo período, em três anos.

Continuando a falar sobre o investimento na ferrovia, apresento mais um facto: entre 2013 e 2015, o investimento na ferrovia, da vossa responsabilidade, foi de 276,7 milhões de euros, como está no relatório da Infraestruturas de Portugal; entre 2016 e 2018, da responsabilidade do Governo do PS, o investimento foi de 319 milhões de euros, ou seja, mais 16% de investimento do que os senhores fizeram.

Portanto, têm de justificar a esta Casa onde está o dado relevante sobre o tal «colapso das infraestruturas», nomeadamente na ferrovia.

Se formos avaliar as infraestruturas no seu total e, sobretudo, a conservação das infraestruturas públicas no seu total, no mesmo relatório é possível verificar que entre 2013 e 2015 os senhores gastaram 272 milhões de euros e entre 2016 e 2018 foram gastos 306 milhões de euros, ou seja, mais 12,1% de investimento.

Em resumo, Sr. Deputado, não há um único argumento que sustente este debate da forma como os senhores o apresentaram no início desta sessão.

Mas, Sr. Deputado, há argumentos que justificam o desinvestimento que os senhores fizeram em algumas infraestruturas, ao longo do vosso mandato.

Quero só lembrar, por exemplo, ao nível da CP este gráfico que vos mostro, que é oficial, o Sr. Deputado encontra-o em qualquer sítio, sobre a redução de efetivos que os senhores fizeram na Infraestruturas de Portugal: em 2011, eram 2978 e, em 2015, já eram apenas 2684. Os senhores reduziram 13% dos efetivos na CP.

Mas o Sr. Deputado falou da EMEF, na qual os senhores fizeram exatamente a mesma coisa: reduziram de 1236, em 2011, para 979, em 2015.

Pura e simplesmente, desinvestiram na ferrovia!

Portanto, Sr. Deputado, o pedido que lhe deixo é o seguinte: encontre e explique a esta Casa um argumento sólido que demonstre essa catástrofe que o senhor apresentou neste debate.

Aplausos do PS.

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

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, começo por felicitar o CDS e o Sr. Deputado Hélder Amaral pelo tema e pela oportunidade que nos dá de debatermos este tema.

Pelo tom do Sr. Ministro, está mais do que demonstrada a importância deste debate. Efetivamente, este Governo cria a ilusão aos portugueses de que tudo está bem, mas o que é facto é que as infraestruturas se encontram em total degradação. É um Governo com muita propaganda, com muitos anúncios e pouca obra, como ainda hoje se verificou: muita propaganda. Um Governo que é o rei das cativações, que aprova um Orçamento do Estado que sabe que não vai cumprir e, assim, engana mais uma vez as populações.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — É um Estado que falha na sua missão de garantir a proteção e a segurança de pessoas e de bens, como sabemos, em alguns casos com consequências reais e noutros adivinham-se: os incêndios de junho e outubro de 2017, onde morreram 115 pessoas; recentemente, a estrada em Borba; em Tancos, desapareceram armas e munições; os hospitais estão financeiramente estrangulados, com falta de profissionais, instalações degradadas, falta de equipamentos e, até, de macas, pondo em causa a qualidade dos serviços de saúde prestados; as escolas estão degradadas, chove nas salas de aula, os alunos têm de levar

mantas para se aquecer, porque as salas estão frias, e não há dinheiro para a gestão do dia a dia, o que acontece em muitas escolas, como o Sr. Ministro bem sabe e ouviu recentemente.

A ferrovia está num caos, com degradação do material circulante e das vias e atrasos constantes, e, se o Sr. Ministro não anda de comboio, nós andamos e constatamo-lo todas as semanas. Sr. Ministro, de acordo com a Infraestruturas de Portugal, o grau de execução é de 5% — 5%! — e V. Ex.^a deu-se ao luxo de inaugurar, em Barcelos, 10 km de uma via que devia estar concluída e ainda está por concluir, não se sabendo quando é que haverá comboios a circular nessa Linha. Sr. Deputado Hélder Amaral, que explicação nos dá para o Governo ter uma execução de apenas 5%?

O Sr. **Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares** (Pedro Nuno Santos): — A explicação que vai dar é a de que somos maus!

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — As infraestruturas rodoviárias estão em risco e a necessitar de obras urgentes e os transportes públicos, como o Metro, e os que garantem a travessia do Tejo têm os problemas a que ainda hoje assistimos. Como diz o Prof. Luís Leitão: «O dever básico de qualquer Estado é o de assegurar a justiça e a segurança dos cidadãos. (...) Ora, um Estado que falha (...) só pode merecer o nome de Estado falhado.»

Sr. Deputado Hélder Amaral, depois de três anos deste Governo, que justificação encontra para estes atrasos nas infraestruturas?

Aplausos do PSD.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Deputados Carlos Pereira e Joel Sá, começo por agradecer as perguntas que me fizeram.

Gostaria de dizer ao Sr. Deputado Carlos Pereira que, de facto, não fugiu ao debate das infraestruturas, mas o Sr. Ministro fugiu, e de que maneira!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Vocês nem chegaram a entrar no debate!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Deputado, não sei se somos os profetas da desgraça, mas, utilizando a mesma simbologia, diria: por quem Deus os manda avisar! Deus manda-nos avisar das falhas nas infraestruturas da saúde pelo Deputado que tem, há três anos, um cartaz a anunciar o hospital da Madeira, o qual, passados quatro Orçamentos, continua sem existir.

Aplausos do CDS-PP.

Quer mais exemplos do que este? Por quem Deus os manda avisar, Sr. Deputado!

Sr. Deputado, basta uma leitura atenta das reclamações, da imprensa, das notícias para perceber o que os senhores cumpriram daquilo que prometeram, nomeadamente do Ferrovias 2020, uma promessa de VV. Ex.^{as} Numa entrevista recente, o Sr. Ministro disse que, assim que chegaram ao Governo, consideraram como prioridade das prioridades a ferrovia e, passados três meses após a tomada de posse, apresentaram o Plano Ferrovias 2020, num valor de 1000 milhões de euros.

Srs. Deputados, o que é que falhou? Foi má-fé? Enganaram-se? É que já tinham acordado e negociado com o Governo anterior o PETI3+, onde todas essas obras já estavam identificadas!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Diz bem: «estavam identificadas»!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O que é que faltou? Sr. Deputado, «incompetência» é a palavra correta! Quatro Orçamentos depois, não é razoável que tenham uma execução de 5%, e não sou eu que o digo, vou repetir, é a própria Infraestruturas de Portugal que o diz.

Sr. Deputado Joel Sá, nós não somos os profetas da desgraça, mas posso dar a certeza de que o CDS será o fiel depositário das preocupações dos portugueses e fará uma oposição atenta, permanente e rigorosa à ação do Governo, porque é para isso que aqui estamos.

Tenho comigo um documento da Infraestruturas de Portugal sobre a obra deste Governo, com a respetiva calendarização.

O Sr. Ministro inaugurou 10 km, que correspondem ao troço Nine-Viana, de uma rede de 30 km, mas, segundo este documento, o lançamento do concurso para a obra estava previsto para março de 2016 — quer que mande distribuir o documento ou conhece-o, Sr. Ministro? — e a contratação da construção para janeiro de 2017.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Está a falar de obras, não está?!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Quanto ao troço Viana-Valença, o lançamento do concurso para a obra estava previsto para janeiro de 2017 e a contratação da construção para o decurso desse ano.

Sei que, quando falar de infraestruturas e de obra executada no âmbito do Ferrovia 2020, o Sr. Ministro vai referir o troço Covilhã-Guarda, que é o único que tem para apresentar.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Ou um desses de que falou agora!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não, Sr. Ministro! V. Ex.^a fez uma inauguração experimental desse troço, que ainda nem sequer está aberto para utilização do público.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Foi o embuste dos embustes! Foi lá, tirou umas fotografias, apresentou as imagens, mas foi só para testar.

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Nem há comboios para andar nessa linha!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Srs. Deputados, o CDS não tem problema nenhum em vir discutir o colapso do País, porque ele é por demais evidente, é evidente todos os dias e é evidente naquilo que aconteceu no passado. Por isso, não aceitamos a crítica do alarmismo.

O Sr. Deputado Carlos Pereira esteve comigo em todas as audições sobre a Ponte 25 de Abril. Não quero ser alarmista e não referi este tema no meu discurso, mas daria muito jeito que soubéssemos hoje qual é a data do início das obras.

Aplausos do CDS-PP.

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

O Sr. **Presidente**: — Sr.^{as} e Srs. Deputados, muito boa tarde.

Passamos aos 13 pedidos de esclarecimento ao Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, começando pelo Sr. Deputado Nuno Magalhães, do CDS.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, o Sr. Ministro veio, de forma despropositada, fazer um ataque a um Deputado do CDS.

Sr. Ministro, quanto a esta matéria, quero dizer-lhe duas coisas.

Em primeiro lugar, o senhor vem ao Parlamento quando este o chamar,...

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — ... porque essa é a sua obrigação. O senhor é que é fiscalizado pelo Parlamento, não é o senhor que fiscaliza o Parlamento ou os Deputados.

Aplausos do CDS-PP e de Deputados do PSD.

Mais grave, Sr. Ministro...

O Sr. **Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares**: — A fiscalização é nos dois sentidos!

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares, permite-me que continue? Queria que o Sr. Ministro me ouvisse, porque já percebi que não lê muito bem e pode ser que, se me ouvir, perceba.

Sr. Ministro, foi agendada para hoje a Interpelação ao Governo n.º 23/XIII/4.^a (CDS-PP), sobre infraestruturas públicas, e percebo que o Sr. Ministro tenha usado a tática do costume: quando a conversa não vos convém, ou estão no estrangeiro ou desconversam. É o costume! Aprendeu com o Sr. Primeiro-Ministro, é um bom aluno, mas não é, seguramente, um bom Ministro.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Sr. Ministro, sabe o que é que escandaliza?

Sendo a interpelação sobre infraestruturas e tendo nós falado, na abertura do debate, de coisas tão graves como o facto de as reclamações nos transportes não pararem de aumentar — são 7000 registadas em livro de reclamações, um aumento de 38% face a 2017 —, o que é que o Sr. Ministro fez, da primeira vez que falou e teve a oportunidade de o desmentir? Não fez nada, zero!

Quando dizemos que o risco de acidente em linhas de comboio aumentou 85% em cinco anos, o que é que o Sr. Ministro disse, na primeira vez em que deu explicações ao Parlamento? Zero!

Mais grave que isso, Sr. Ministro, e aqui entre nós, é uma vergonha que, sendo o Sr. Ministro do distrito de Setúbal, no dia seguinte a centenas de concidadãos nossos do Montijo, do Barreiro, do Seixal, de Almada terem ficado retidos, para não dizer sequestrados, num barco,...

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Foi no Seixal!

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — ... por falhanço e incapacidade de V. Ex.^a, o senhor não tenha tido a hombridade de dirigir uma palavra que fosse a esses cidadãos, durante os primeiros 10 minutos em que falou. É uma vergonha!

Aplausos do CDS-PP e de Deputados do PSD.

Há gente que acorda cedo para ir para o trabalho e que passa grande parte da sua vida nos transportes, prejudicando a sua família, e os senhores cortam, suprimem e, depois, nada dizem. É uma vergonha! Fale sobre isso!

Quer falar sobre fundos, Sr. Ministro? Vamos a isso!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Vamos a isso!

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — O Sr. Ministro confunde — não confunde, é um bom ilusionista, dou-lhe esse crédito — reprogramação com aumento. O senhor reprograma porquê? Porque está mal feito, mas vende como um aumento. Só que não aumenta nada!

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

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — E estava mal feito sabe porquê? Porque o senhor não executou! O senhor não executou nada!

Vou dar-lhe um numerozinho, Sr. Ministro. Comparando o que é comparável, em quatro anos, a execução de V. Ex.^a está em 26,6%, menos 8 pontos percentuais do que no Governo anterior — veja bem! —, o malvado de tudo e de todos.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Sr. Deputado, queria pedir-lhe que terminasse.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Termino com isto, Sr. Presidente.

Sr. Ministro, quanto às infraestruturas, responda às perguntas sobre os barcos no distrito de Setúbal e o colapso da ferrovia, porque é a sua obrigação e os portugueses assim o exigem; quanto aos fundos, mais do que responder, faça!

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, antes de prosseguirmos com os pedidos de esclarecimento, queria informar a Câmara de que se encontra na tribuna do corpo diplomático uma delegação do Grupo Parlamentar de Amizade Palestina-Portugal, do Conselho Legislativo Palestino, para a qual peço a vossa saudação.

Aplausos gerais, de pé.

Cumpre-me ainda informar que o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas responderá, primeiro, a um conjunto de quatro pedidos de esclarecimento, depois, a outro conjunto de quatro e, por fim, aos cinco restantes.

Para o segundo pedido de esclarecimento deste primeiro conjunto, tem a palavra o Sr. Deputado António Topa, do Partido Social Democrata.

O Sr. **António Topa** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Sr. Ministro, o Governo do PS criticou, de forma pouco séria, aquilo que designou de «diabolização» das estradas por parte do Governo anterior. Poderíamos esperar, assim, que fossem realizados por este Governo grandes investimentos rodoviários.

No entanto, de acordo com os dados disponíveis em relação a 2016 e 2017, não houve investimentos rodoviários nem outros. Quanto à manutenção e conservação, foi aquilo que podemos designar de «desastre» e, quanto às novas estradas, o Governo diz que vai criar condições para negociar o que designa de «pequenos grandes» investimentos com Bruxelas lá para 2019.

A IP anunciou que vai investir mais de 100 milhões de euros para a execução de trabalhos de conservação da Rede Rodoviária Nacional nos próximos três anos, trabalhos esses a realizar depois da assinatura dos contratos de consignação, um por distrito.

Segundo o relatório e contas consolidado da IP referente a 2015, o anterior Governo investiu na conservação de estradas nacionais um valor de 95 milhões de euros. No documento referente ao ano de 2017, é referido que, face a 2016, o investimento da IP em estradas e ferrovia aumentou 24,2%, só que, em 2016, registou-se uma quebra de 65% no referido investimento.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **Luís Leite Ramos** (PSD): — Mais do mesmo!

O Sr. **António Topa** (PSD): — Com este Governo, os valores somados dos investimentos da IP em 2016 e 2017 foram de 151,6 milhões de euros, menos 22% do que o investimento do Governo anterior em 2015,...

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. **António Topa** (PSD): — ... 194,4 milhões de euros, num ano ainda difícil, após a saída da troica.

O Sr. **Luís Leite Ramos** (PSD): — É o Ministro dos cativos!

O Sr. **António Topa** (PSD): — Os dados disponíveis relativos a 2017 apontam uma execução baixa do investimento da IP, de apenas cerca de 50% do valor previsto. Os investimentos na rodovia e os encargos com a conservação, reparação e segurança rodoviária, a partir de 2016, têm sido muito baixos, abaixo dos valores de 2015, durante o anterior Governo.

Sr. Ministro, o Sr. Primeiro-Ministro repete insistentemente que o anterior Governo diabolizou o investimento em estradas. Ainda em maio de 2017, nas Beiras, o Sr. Primeiro-Ministro voltava a fazer promessas, revelando que, no futuro, iria negociar com Bruxelas dotações financeiras para o que chamou de «pequenos grandes» projetos na rodovia.

Sr. Ministro, no fim de semana passado, acompanhado pelo Sr. Primeiro-Ministro e após ter fechado a reprogramação do 2020, referiu estar feliz. Pergunta-se: tal reprogramação inclui os «pequenos grandes» projetos na rodovia, de acordo com as afirmações do Primeiro-Ministro, e a possibilidade do seu enquadramento na renegociação com Bruxelas?

Aplausos do PSD.

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

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, quer o CDS fazer crer, lançando incerteza, desconfiança e mesmo alarmismo na opinião pública, até de forma irresponsável, que as nossas infraestruturas públicas estão genericamente ao abandono, degradadas e em risco de segurança.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Ou são inexistentes!

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Compreendemos e aceitamos que as mais diversas infraestruturas públicas necessitam de investimento constante e permanente, por um lado, para assegurarem todas as condições de segurança às populações e, por outro lado, para serem um fator de coesão e competitividade do território onde se inserem.

Claro que é intolerável quando assim não é, e mais intolerável ainda quando isso custa vidas humanas. Contudo, também compreendemos e constatamos que tem sido este Governo, do Partido Socialista, a perceber bem esta necessidade, a implementar um esforço significativo na manutenção, na requalificação e na ampliação das infraestruturas e dos equipamentos públicos de que Portugal necessita. Este esforço político tem sido acompanhado também por um esforço financeiro não só suportado pelos fundos comunitários, mas também pelo Orçamento do Estado.

Apondo, apenas, três exemplos disso mesmo.

Primeiro exemplo: os 134 milhões de euros para investimento na requalificação do IP3, investimento absolutamente necessário numa das estradas mais movimentadas e degradadas do País, onde já decorrem trabalhos e onde está previsto, para o início de 2019, o lançamento da primeira grande empreitada em Penacova e que iniciará a requalificação completa deste traçado entre Coimbra e Viseu.

Segundo: os 2000 milhões de euros de investimento na requalificação da ferrovia, investimento igualmente importante e infraestruturante para o País, para a mobilidade dos cidadãos e das mercadorias e que é absolutamente essencial para a competitividade do País, com intervenções a efetuar em mais de metade da rede ferroviária nacional e com obras em curso, já a decorrer, nas linhas do Minho, do Douro, do Norte, da Beira Alta, da Beira Baixa e do Leste.

Terceiro exemplo: os mais de 12 milhões de euros de investimento na manutenção da Ponte 25 de Abril, investimento também essencial para a segurança dos muitos milhões de cidadãos que passam ali todos os anos

e cujo processo para execução da obra já está em curso e que vai mesmo arrancar em breve. Outros, muitos outros exemplos poderia dar, mas que agora aqui não cabem.

Por isso, Sr. Ministro, queria dirigir-lhe duas perguntas muito claras e objetivas.

Em primeiro lugar, pergunto-lhe se mantém a estratégia de investimento público nestas áreas e se os compromissos assumidos e anunciados pelo Governo, quer ao nível dos investimentos, mas quer também ao nível dos cronogramas de execução apresentados, sofreram algumas alterações.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Peço-lhe para terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Pedro Coimbra** (PS): — Vou já terminar, Sr. Presidente.

Em segundo lugar, a título meramente indicativo, e tomando como exemplo as infraestruturas que referi — o IP3, a ferrovia e a Ponte 25 de Abril —, pergunto-lhe quais os estudos e projetos que o Sr. Ministro herdou do anterior Governo, bem como quais os montantes em investimentos efetuados pelo último Governo do PSD e do CDS na manutenção, na requalificação e na ampliação destas infraestruturas.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — A Mesa, naturalmente, vai autorizando que cada grupo parlamentar vá gerindo o tempo de que dispõe, mas cabe também à Mesa sinalizar os tempos normais de formulação de pedidos de esclarecimento.

O próximo pedido de esclarecimento cabe ao Sr. Deputado Heitor de Sousa, do Bloco de Esquerda.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, a primeira pergunta que lhe queria fazer tem a ver com o início do seu discurso, respeitante à reprogramação do Portugal 2020.

O Sr. Ministro referiu que existe um conjunto de investimentos em transportes públicos de passageiros que vão ser retomados com essa reprogramação e isso é um fator positivo que nós não deixamos de salientar, até porque também é o reconhecimento de que o Programa Estratégico de Transportes e Infraestruturas, do anterior Governo, o PETI 3+, tinha graves carências em matéria de investimentos em transportes públicos de passageiros, nomeadamente no que diz respeito a transportes ferroviários. Por isso, Sr. Ministro, é de saudar a reprogramação nessa matéria.

Porém, os exemplos que o Sr. Ministro dá não são propriamente exemplos muito felizes para essa justificação da reprogramação. Aquilo que é dito sobre o investimento nos metropolitanos urbanos de Lisboa e do Porto apoia-se na construção de uma famosa linha circular de Lisboa, cuja declaração de impacte ambiental tem, pelo menos, mais de 50 alertas — repito, 50! — sobre condicionamentos de uma declaração de impacte ambiental favorável.

Alguns desses condicionamentos são bastante gravosos para o funcionamento da cidade. Um deles é o facto de a construção do metro no seu troço final ser feita em sistema de vala aberta com cerca de 500 m, o que vai, evidentemente, trazer um transtorno enorme a todos os lisboetas e ao funcionamento da cidade. Sr. Ministro, o problema maior neste investimento é que o Governo não cuidou de avaliar custos alternativos de linhas de extensão do metro, nomeadamente a avaliação da extensão da linha amarela a Alcântara.

O segundo aspeto que queria abordar tem a ver com o investimento público na ferrovia *versus* investimento público na rodovia. Não sei se o Sr. Ministro conhece, mas as estatísticas do INE de 2017 revelam que o investimento público em ferrovia é cerca de dez vezes inferior àquele que se faz anualmente em investimento público rodoviário. Por isso, Sr. Ministro, pergunto-lhe se, mesmo com o investimento previsto no Ferrovia 2020, que é um programa bastante limitado em matéria das necessidades de transporte ferroviário existentes no País, mesmo assim, temos de inverter completamente esta lógica de privilegiar o investimento público rodoviário em desfavor do investimento público ferroviário.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Sr. Deputado, peço-lhe que termine, se faz favor.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — A terceira pergunta, Sr. Ministro, tem a ver com o anúncio feito de um agrupamento complementar de empresas entre a EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário), a CP (Comboios de Portugal) e a Medway. Sr. Ministro, a minha pergunta é a seguinte: será que este agrupamento complementar de empresas é o caminho para a futura privatização da EMEF?

Aplausos do BE.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem agora a palavra, para responder a estes primeiros quatro pedidos de esclarecimento, o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Jesus Marques.

Faz favor, Sr. Ministro.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Nuno Magalhães, abordámos aqui temas que os senhores dizem que nem faziam parte das intenções para esta interpelação, mas recordo-me bem que, na sexta-feira passada, até quase era estabelecido um prazo quando diziam «o Ministro tem de responder e disponibilizar-se até quarta-feira senão nós cá estaremos na quarta-feira para perguntar pela reprogramação». Chegou a primeira intervenção e, como eu disse, «enfiaram a viola no saco» e já não tinham nada para perguntar sobre a reprogramação.

Aplausos do PS.

Protestos do CDS-PP.

Foi exatamente essa a minha referência. É a minha avaliação política da intervenção de sexta-feira passada. Depois, houve matérias de que falei e em relação às quais, manifestamente, o Deputado Hélder Amaral esteve distraído.

Protestos do Deputado do CDS-PP Hélder Amaral.

Sr. Deputado Hélder Amaral, para o tranquilizar a si e a todos os portugueses, aquilo que referi ao longo deste ano como nosso propósito foi que tudo faríamos — embora, naturalmente, não possamos controlar os processos de contratação pública, porque há reclamações, etc... Disse aqui, na minha primeira intervenção, salvo erro duas vezes, que a obra da Ponte 25 de Abril começará até ao final deste ano, Sr. Deputado. Portanto, como talvez não tenha ouvido essa parte, deixo-lhe essa novidade a si e ao Parlamento.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — De que ano?

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Deste ano, Sr. Deputado!

Manifestamente, não estão com atenção à minha intervenção ou sou eu que estou a falar noutra língua.

Falando também deste tema da cacofonia e deste problema que, certamente, eu tenho com o Português, estava aqui a pensar que se hoje, numa galeria, tivesse estado uma delegação do Parlamento de qualquer outro país da União Europeia que também beneficie da política de coesão, deveria achar que este debate sobre a execução do Portugal 2020 é surreal.

Os Deputados do CDS e, já há dias, o líder do PSD vieram falar do nível de execução do Portugal 2020. Portugal está em primeiro lugar na execução dos programas com mais de 5000 milhões de euros a nível europeu.

Aplausos do PS.

Mas há mais: entre o *top* 10 dos programas operacionais do FEDER (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional) e do FSE (Fundo Social Europeu) na Europa, cinco desses programas são portugueses. O programa com maior execução de FEDER, o programa com maior execução de FSE são portugueses! E os Srs. Deputados vêm aqui dizer que Portugal tem um problema com a execução do programa Portugal 2020?!

Aplausos do PS.

Se estivesse aqui algum Deputado de um outro país da Europa a ouvir este debate devia pensar onde é que tinha aterrado, mas manifestamente não seria no Parlamento do país com maior execução dos fundos deste acordo de parceria a nível europeu. Certamente, baralharia muito as contas a qualquer outro Deputado de outro país europeu, Sr. Deputado Hélder Amaral!

Aplausos do PS.

O Sr. Deputado disse que não me referi à questão dos riscos nas infraestruturas. Sr. Deputado, acabei de referir há pouco, da tribuna, que dois terços do programa Ferrovia 2020, que é, de longe, há décadas, o maior programa de investimento na ferrovia em Portugal e que está a ser executado por este Governo — já me irei referir ao ritmo de execução —, são investimento na segurança da nossa infraestrutura ferroviária, Sr. Deputado. Portanto, não sei como quer que lhe responda melhor à questão da intervenção para diminuir riscos sobre a segurança das nossas infraestruturas. São dois terços do programa Ferrovia 2020.

Sr. Deputado Hélder Amaral, relativamente à execução do programa Ferrovia 2020, já aqui referi, em anterior audição, que das dezenas e dezenas de projetos que temos de concretizar para executar o Ferrovia 2020, realmente fui surpreendido, é verdade, ao longo da execução do programa, porque os senhores, depois de terem executado e feito o PETI 3+, nem os projetos de execução mandaram fazer.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Não é verdade!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — E, Sr. Deputado, como sabe, como eu sei também e como todos os portugueses sabem, para um país fazer obras na ferrovia ou para fazer qualquer outra obra pública tem de haver projeto, tem de se fazer um concurso para o projeto e executar o projeto, tem de se fazer o concurso para a obra e ter a declaração de impacto ambiental antes desse concurso para finalmente se realizar a obra.

Sr. Deputado, quando aqui teve lugar o nosso último debate, convidei-o a percorrer as zonas do País onde existem obras concretas na ferrovia. Não sei se já teve a oportunidade de se meter no seu carro ou num comboio para fazer parte desse percurso.

Protestos do Deputado do CDS-PP Hélder Amaral.

Sr. Deputado, por acaso foi à Linha do Leste? Por acaso, foi a Elvas ver as obras na Linha do Leste? Foi à Covilhã ver as obras do troço Covilhã-Guarda, Sr. Deputado?

Protestos do Deputado do CDS-PP Hélder Amaral.

Foi à Linha do Minho, que estava há décadas para ser eletrificada e que, neste momento, está a ser eletrificada até à fronteira? Passou pela RIV (Renovação Integral de Via) de Alfarelos até à Pampilhosa, que já está concluída? Passou pelas obras que fizemos na Linha da Beira Alta, Sr. Deputado?

Não sei se passou por alguma destas obras do Ferrovia 2020, mas são obras concretas que estão lá, no terreno. Convido-vos a perceber como é que se reforça em concreto, no terreno, a segurança das infraestruturas em Portugal. É assim que o estamos a fazer e é assim que o fazemos também com as intervenções concretas para melhoria do material circulante do transporte fluvial.

Como sabe, nesta semana, tivemos um problema concreto — estou novamente a tentar responder e a ver se as respostas são apreendidas — com um dos navios da Transtejo, nomeadamente na travessia do Seixal. Sr. Deputado, temos a expectativa de, ainda nesta semana, ficar resolvido o problema da reparação desse material circulante.

Temos também um legado pesado no material circulante fluvial. Temos, em realização, 12 milhões em investimento na Transtejo e na Soflusa, Sr. Deputado! Quando a frota é curta, dado que não foi comprado novo

material circulante pelo Governo anterior, naturalmente que a intervenção no material existente implica problemas, mas implica também soluções.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Repito, pois, que investimos 12 milhões de euros na recuperação do material circulante fluvial, Sr. Deputado. E agradeço-lhe muito que tenha reconhecido, como disse, que a reprogramação foi feita para corrigir o que estava mal feito.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Mas ainda não corrigiu!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Quem fez a programação inicial do Portugal 2020 esqueceu-se da educação de adultos; deu prioridade ao ensino vocacional, que excluía crianças a partir do 2.º ciclo; deu prioridade à requalificação da Administração Pública, que era um eufemismo para despedimentos.

O nosso caminho foi outro, e agora, com a reprogramação, temos mais investimento empresarial, mais apoio às qualificações, mais apoio à coesão territorial. É realmente esse o lugar da reprogramação — e agradeço ao Sr. Deputado por tê-lo reconhecido —, que corrigiu o que estava mal feito na programação inicial.

Sr. Deputado António Topa e Sr. Deputado Heitor de Sousa, relativamente ao equilíbrio entre investimento na ferrovia e na rodovia, com certeza que a nossa prioridade estratégica neste mandato — dissemo-lo desde o primeiro dia — foi para o investimento ferroviário: executar o Ferrovia 2020, o maior programa de investimento ferroviário de há décadas em Portugal, mas não deixámos de fazer também alguns investimentos concretos, que hoje já aqui foram referidos, no acesso às zonas de localização empresarial. Tivemos de o fazer com o Orçamento do Estado, pois de Bruxelas não vieram os apoios para essa matéria. Calou fundo, em Bruxelas, o discurso do Governo anterior, que diabolizou o investimento rodoviário. Passaram uma Legislatura inteira a falar do investimento faraónico que havia em matéria de rodovia e depois, quando chegou a resposta de Bruxelas, ela foi, naturalmente, negativa.

O Sr. **António Topa** (PSD): — Não foi isso que perguntei!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Estamos a fazer, com concursos lançados, a obra de Arouca, a obra de Paredes de Coura, a obra de Famalicão. Estamos a fazer obra em Viana do Castelo, estamos a fazer obras concretas que correspondem já a metade do nosso programa lançado de acesso às áreas de localização empresarial. E para todas as outras obras estamos a fazer projetos, porque não encontramos projetos na Infraestruturas de Portugal (IP), Sr.^{as} e Srs. Deputados!

O Sr. **António Topa** (PSD): — Não era dessas obras que eu estava a falar!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Estamos já, com execução e com obras lançadas, em metade do programa e tudo o resto está, neste momento, em fase de projeto.

Protestos do Deputado do PSD António Topa.

E, Srs. Deputados, tanto na conservação rodoviária como na conservação ferroviária, comparamo-nos bem com o Governo anterior.

Sr. Deputado, respondendo à sua pergunta concreta, a conservação rodoviária aumentou 22% entre a nossa Legislatura e a vossa, Sr.^{as} e Srs. Deputados! Esse é o exemplo concreto que vos quero dar.

Protestos do Deputado do PSD António Topa.

Sobre o agrupamento complementar de empresas entre a CP, a EMEF e a Medway, devo dizer que tem a ver com a estratégia que referimos anteriormente e que já aqui explicámos no Parlamento. Precisamos de reforçar os trabalhos para a própria empresa feitos pela EMEF, para podermos continuar a ter a EMEF a

trabalhar para a CP, de forma a dar-lhe sustentabilidade, em vez de se prosseguir a estratégia anterior, que era a da privatização e a da destruição da EMEF. É nesse contexto que o agrupamento complementar de empresas está a ser celebrado.

Aplausos do PS

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Passamos à segunda ronda de pedidos de esclarecimento ao Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

Em primeiro lugar, tem a palavra o Sr. Deputado Duarte Alves, do PCP.

O Sr. **Duarte Alves** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo, para lá dos anúncios, repetidos vezes sem conta, de investimentos na ferrovia, a realidade demonstra que há obras planeadas e anunciadas que continuam com grandes atrasos, sem que haja cumprimento dos prazos.

Em alguns casos, tal deve-se a uma opção propositada de fazer derrapar os custos. Noutros casos, é o grau de destruição do setor público ferroviário, em particular da engenharia ferroviária, que prolonga a concretização dos investimentos. Não há, em Portugal, o que seria necessário, ou seja, um investimento estruturado que integre a infraestrutura, o material circulante e a contratação de trabalhadores.

Sabemos que o Governo tem anunciado repetidamente a contratação de trabalhadores para a EMEF. Pois bem, este ano, pela primeira vez na história da EMEF, esta empresa tem menos de 1000 trabalhadores no seu mapa de pessoal. É preciso concretizar, em tempo útil, a contratação dos trabalhadores em falta na EMEF, porque sem isso os comboios continuarão encostados por falta de manutenção e continuarão as sistemáticas supressões de oferta.

Sr. Ministro, a CP, enquanto empresa pública una e nacional para o setor ferroviário funcionava. O que o PS, o PSD e o CDS andam a fazer há anos, obedecendo às orientações das multinacionais e da União Europeia, é à destruição da ferrovia através do desinvestimento, da destruição do aparelho produtivo e da pulverização da CP em sucessivos pacotes ferroviários.

O Governo, que preparava já a divisão da EMEF em mais duas empresas, vem agora, com o novo pacote liberalizador, aprovado no dia 6, falar em maior independência do gestor de infraestrutura. Não percebe o Governo que é a cura que está a matar o doente e que é preciso arrear caminho e ir no sentido da reunificação da ferrovia?

Quanto aos investimentos na ferrovia, vão finalmente passar do papel e dos anúncios ou vai continuar a ferrovia em declínio, em troca de umas centésimas a menos no défice que o Governo apresenta em Bruxelas?

Aplausos do PCP

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — O próximo pedido de esclarecimentos cabe ao Partido Ecologista «Os Verdes». Para o efeito, tem a palavra o Sr. Deputado José Luís Ferreira.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, nós acompanhamos o Sr. Ministro quando refere que o investimento e as infraestruturas têm de ser úteis às pessoas e ao País. Acrescentamos até que têm de ser, também, fatores de ordenamento do território. Mais: face à situação a que chegámos hoje, torna-se imperioso que as infraestruturas tenham a ambição de ir mais longe e de se assumirem como corretoras do desordenamento instalado e das assimetrias regionais existentes.

Hoje, não chega pensar nas infraestruturas a programar com base num contributo para fixar populações no interior. Elas devem ser pensadas e planeadas de forma a promover uma nova deslocalização, desta vez em sentido contrário ao que tem acontecido, isto é, movimentando pessoas do litoral para o interior.

No quadro desta preocupação, gostaria de colocar ao Sr. Ministro quatro questões. Como sabe, Os Verdes têm dado muita atenção ao setor ferroviário, nomeadamente ao papel que este pode ter na dinamização do interior do País. Ora, depois das linhas do Leste e de Beja, cujos avanços, aliás, registamos com agrado, gostaria agora de ouvir o Governo falar sobre a Linha do Corgo. O potencial turístico desta Linha é inegável, puxando os turistas do Porto e também da Linha do Douro mais para o interior. Os benefícios em termos de serviço às populações são também inegáveis — que o digam, desde logo, as populações de Alvações do Corgo, uma terra

onde, aliás, não entra sequer um autocarro. Os estudantes da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro teriam, agora, uma alternativa muito mais útil e que seria, certamente, muito bem-vinda. Por fim, os custos desta reativação seriam recuperáveis a diversos níveis, desde logo no que diz respeito à redução de emissão de CO₂. O que pergunto, Sr. Ministro, é se o Governo tem abertura para avaliar seriamente a possibilidade de reativar a Linha do Corgo entre Vila Real e a Régua.

Acerca do aeroporto do Montijo, numa altura em que as alterações climáticas são ou devem ser a grande preocupação a nível global, construir uma pista aeroportuária que exige que sejam roubados 350 metros ao rio Tejo — ainda por cima numa zona de sapal —, pergunto onde está, neste investimento, a preocupação com o combate às alterações climáticas que deve pautar as nossas decisões.

Por fim, Sr. Ministro, acerca da barragem de Fridão, como sabe, Os Verdes sempre se opuseram ao Plano Nacional de Barragens e, por isso mesmo, na posição conjunta que formalizámos com o PS, ficou estabelecido um período de suspensão de três anos para a barragem do Fridão. Nós consideramos que, passados esses três anos, chegou a altura de o Governo se definir. A pergunta que lhe faço, Sr. Ministro, é no sentido de saber se a barragem do Fridão é para esquecer de vez ou não.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem agora a palavra, para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Luís Leite Ramos, do PSD.

O Sr. **Luís Leite Ramos** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, depois de ouvir a intervenção do Sr. Ministro e relembando as várias intervenções que fez, nesta Câmara, ao longo dos últimos três anos, dou por mim a pensar que o Sr. Ministro está cada vez mais igual a si próprio, está cada vez mais um Ministro da propaganda eleiçoeira!

Protestos do PS

Está cada vez mais um fiel seguidor da escola «socratista», onde aprendeu e cresceu politicamente.

Aplausos do PSD

Nem o tempo nem a realidade passam por si. Sr. Ministro, o senhor não enfrenta a realidade, o senhor não assume as responsabilidades, o senhor não resolve problemas; só faz acusações, só faz promessas, só faz anúncios, várias e vários, todos os dias da semana. Só um «adito» da realidade virtual pode chamar a essa prática «governar», Sr. Ministro. Alguém que vive na promessa e no anúncio permanente, que nega a realidade e evita apresentar resultados naturalmente que esquece a sua governança.

Sr. Ministro, permita-me que o chame à realidade e, desde logo, à realidade da ferrovia. Sabe qual foi o Governo que propôs à troica o encerramento de 794 km de via férrea? Sabe, Sr. Ministro?

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

O Sr. **Luís Leite Ramos** (PSD): — Uma notícia de 2011 anuncia que o Governo ao qual o senhor pertencia propôs à troica, contra a posição da Refer, o encerramento de 794 km de ferrovia.

Vozes do PSD: — Ah!...

O Sr. **Luís Leite Ramos** (PSD): — Sr. Ministro, V. Ex.^a fazia parte desse Governo, V. Ex.^a era responsável político nesse Governo e naturalmente que, sobre a sua visão estratégica, sobre a visão estratégica do Partido Socialista e dos governos aos quais o senhor tem pertencido, em termos de ferrovia, estamos conversados — é o encerramento e a destruição total da ferrovia portuguesa!

Aplausos do PSD

Sr. Ministro, quando V. Ex.^a vem falar da herança que teve do Governo passado, lembro-o que se a vontade de VV. Ex.^{as} fosse cumprida, hoje não tínhamos ferrovia em Portugal!

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

O Sr. **Luís Leite Ramos** (PSD): — Se a vossa vontade fosse cumprida, hoje o País continuaria na bancarrota e sob a intervenção da troica.

Aplausos do PSD

Sr. Ministro, é bom que o senhor tenha um pouco de memória!

O Sr. Ministro tem-nos habituado a uma postura de ignorar totalmente a realidade. A degradação e o caos que há nos transportes ferroviários e na circulação de comboios são, por parte do Sr. Ministro, uma negação completa!

Vale a pena passar os olhos por alguns jornais. Não sei se o Sr. Ministro lê jornais, mas é bom que o senhor fique com algumas notícias na lembrança.

O Sr. Ministro anunciou, em agosto deste ano, que o Governo ia comprar comboios novos e pedir comboios emprestados a Espanha. Foi uma promessa formal feita pelo Sr. Ministro. O que vemos, diariamente, é o encerramento, a supressão, o adiamento e o atraso de inúmeros comboios, mas o Sr. Ministro continua a negar essa realidade. Queremos saber, de uma forma muito simples, se será desta vez que o Sr. Ministro nos vem dizer quando é que esses comboios vão chegar. Quando é que os comboios que foram pedidos a Espanha, com promessa formal por parte do Governo e de V. Ex.^a, vão estar operacionais? Quando é que a CP e os portugueses poderão contar com a normalidade em matéria de circulação de comboios?

O Sr. Ministro, por vezes, esquece-se que é Ministro, e acha que é a voz *off* de um mega *spot* eleitoral de um Governo de faz-de-conta. Um Ministro serve para resolver problemas, para enfrentar a realidade e, de uma vez por todas, para poder resolver os problemas dos portugueses. É isso que esperamos da sua parte, é isso que esperamos que o Governo e o senhor resolvam! O senhor tem de trabalhar e de decidir já!

Aplausos do PSD

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra, para um último pedido de esclarecimento nesta segunda ronda, a Sr.^a Deputada Joana Mortágua, do Bloco de Esquerda.

A Sr.^a **Joana Mortágua** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, nós hoje estivemos no Seixal, onde pudemos dar conta de que a travessia continua a ser feita apenas com um navio, o que leva à supressão de várias viagens para Lisboa, prejudicando a vida de tanta gente que precisa dos barcos para passar da margem sul para a margem norte.

No entanto, hoje não houve a confusão que houve ontem e a razão pela qual isso aconteceu prende-se com o facto de as pessoas estarem a desistir de prever aquele transporte público e de estarem a encontrar alternativas à utilização dos barcos da Transtejo e da Soflusa. Isto é preocupante, porque o Sr. Ministro e o Governo anunciaram, como uma conquista, um passe único para que toda a gente se possa mover dentro da Área Metropolitana de Lisboa, mas este é um bom exemplo de como sem investimento público na qualidade e na frequência dos transportes o passe de pouco serve. As pessoas podem ter um passe na mão, como têm aquelas pessoas que estavam hoje no Seixal, mas ficam a ver navios, porque o barco não aparece para poderem passar para o outro lado.

Nós não consideramos que haja um mistério sobre como chegámos a esta solução. Sabemos que há falta de navios, que há um desinvestimento crónico, uma espécie de cobertor curto que, quando tapa os pés, destapa a cabeça: constantemente, é preciso tirar navios do Montijo para pôr em Almada, tirar do Seixal para pôr no Montijo, tirar do Montijo para pôr no Seixal. Tal faz com que haja, permanentemente, uma população que é prejudicada no seu direito à mobilidade.

Não há mistério sobre a forma como isto aconteceu. Durante quatro anos nem um cêntimo foi investido naquela empresa pelo Governo PSD/CDS-PP. Estavam a preparar tudo para a privatização e ainda hoje não percebemos como é que, em 2015, tomaram a decisão de vender navios da Transtejo e da Soflusa.

Vozes do PS: — Muito bem!

Protestos do PSD.

A Sr.^a **Joana Mortágua** (BE): — Já agora, bem podiam explicar por que razão, por que racionalidade gestonária é que os navios que agora reclamam para aquele serviço foram vendidos em 2015, pois muita falta fazem agora.

Mas, Sr. Ministro, águas passadas não movem moinhos...

Vozes do PSD: — Ah!...

A Sr.^a **Joana Mortágua** (BE): — Passaram três anos, há um anúncio a médio prazo sobre um concurso para trazer navios para 2020. O problema é quando os patrões perguntam aos trabalhadores a que horas chegam no dia seguinte e os trabalhadores não podem responder «chegamos a médio prazo». Eles têm de saber exatamente a que horas chegam.

A pergunta que faço é, pois, a seguinte: exatamente neste momento e até haver novos navios, que medidas é que o Governo vai tomar para garantir que há um serviço regular da Transtejo e da Soflusa?

Aplausos do BE

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra, para responder, o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, na CP, tal como na Transtejo e na Soflusa, é nosso propósito ter soluções estratégicas e de longo prazo, mas também soluções de curto prazo, face à inexistência de anteriores decisões de aquisição de material circulante. Por um lado, contratando mais pessoal — no caso da EMEF, já entraram 72 trabalhadores, que estão a fazer exames médicos, mais 18... E não é verdade que só neste ano tenhamos chegado a menos de 1000 trabalhadores na EMEF; em 2015, chegámos ao fim do ano com menos de 1000 trabalhadores na EMEF e no fim deste ano não estaremos nessa situação, porque decidimos contratar mais trabalhadores para a EMEF. Foi uma decisão deste Governo, que está a ser executada.

Permitam-me que diga, Srs. Deputados, que a ideia de crise e de caos total no funcionamento da CP, da Transtejo e da Soflusa é manifestamente exagerada. Temos problemas para resolver? Temos, certamente! Mas a CP, anteontem, teve 99,7% de regularidade e, ontem, 99,3% de regularidade. A Transtejo e a Soflusa tiveram quase 99% de regularidade ao longo do ano de 2018. Há problemas? Há! Há escassez de material circulante face à não aquisição? Na CP não se adquiria material circulante há 20 anos, por exemplo! Mesmo assim — alguém perguntou —, qual é a estratégia? A resposta é: com mais manutenção do atual material circulante.

Neste ano, houve 12 milhões de euros de investimento na manutenção do material circulante da Transtejo e da Soflusa. Perante a situação concreta que ocorreu esta semana, agiu-se, o material circulante está a ser reparado e aquele navio estará disponível ainda nesta semana, depois de reparado.

Srs. Deputados, com certeza que estamos sempre disponíveis para continuar a avaliar a capacidade de manter e de expandir a nossa rede ferroviária.

Sr. Deputado Luís Leite Ramos, percebo que, na ausência de outros argumentos, venha a estafada conversa da propaganda e venha falar do passado.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — O senhor é que passa a vida a falar do passado!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Mas quero recordar que, neste País, vai reabrir uma linha absolutamente estratégica para a região da Beira Baixa, para a competitividade internacional daquela região. Essa linha vai reabrir porque este Governo decidiu investir na ligação entre a Covilhã e a Guarda.

Protestos do PSD.

Percebo que queira falar do passado Mas eu falo-lhe de obras que estão a acontecer no presente! As obras da linha da Beira Baixa estão a acontecer agora, Sr. Deputado!

A reabertura do troço entre a Covilhã e a Guarda não é promessa vã, é obra que está no terreno, Sr. Deputado!

Protestos do PSD.

É obra deste Governo, Sr. Deputado!

Aplausos do PS.

Srs. Deputados, vamos continuar a trabalhar para entregar resultados concretos, com uma estratégia de longo prazo, com a aquisição de material circulante para a CP, com aluguer do material circulante a Espanha, que há de estar para chegar, a partir do início do ano, como, aliás, nos tínhamos comprometido a fazer. Não se trata de empréstimo de material, como disse — tem de se informar um pouco melhor, Sr. Deputado! —, mas de aluguer de material circulante, com prioridade às nossas linhas regionais! Foi também aí que demos prioridade na aquisição de novo material circulante.

A coesão regional, para nós, não é palavra vã. É por isso que vamos reabrir o troço entre a Covilhã e a Guarda; é por isso que estamos a eletrificar, agora, toda a linha do Minho; é por isso que estamos a fazer obras lá bem junto à fronteira, na linha do Leste.

Protestos do PSD.

Temos dirigido sempre a nossa prioridade para o interior e para a competitividade internacional do nosso País.

A prioridade à ferrovia materializa-se na duplicação do investimento público da Infraestruturas de Portugal no ano de 2018!

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

Foram falando dos anos anteriores, mas quanto ao ano de 2018 passaram-lhe por cima uma borracha!

O investimento público da IP está a duplicar em 2018 porque tomámos as decisões, porque temos obras concretas no terreno, e é isso que dói à oposição!

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Entramos, agora, na última ronda de pedidos de esclarecimento ao Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

Em primeiro lugar, tem a palavra, para pedir esclarecimentos, a Sr.^a Deputada Cecília Meireles.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, notei que chegou a este debate com um tom, à falta de melhor palavra, algo truculento, dizendo várias coisas que, tenho de lhe confessar, me deixaram

algo espantada. É que o Sr. Ministro chegou aqui e disse «a oposição está sem discurso». De facto, Sr. Ministro, a si palavras e discursos nunca lhe faltam...

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

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — O problema é que lhe falta obra!

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

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — E, com a pasta que tem, esperava-se mais obra do que palavra! De facto, o Sr. Ministro não tem obra, não tem os factos do seu lado, não tem as políticas do seu lado e, curiosamente, também não tem a memória do seu lado.

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

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — O Sr. Ministro olhou para esta bancada — percebi bem? — e queixou-se da pesada herança do Governo passado, dizendo «não nos deixaram financiamento». Ora, o Sr. Ministro força-me a lembrá-lo de que, para além de ser o atual Ministro, é também ex-Secretário de Estado do Governo de José Sócrates. E, quando fala em falta de financiamento, talvez fosse bom não lhe faltar a si a memória para se lembrar que falta de financiamento e falta de dinheiro foi aquilo que o senhor deixou!

Aplausos do CDS-PP.

Pesada herança foi também o que o senhor deixou, quando deixou o País perto da bancarrota e uma herança a um Governo em que podia não haver dinheiro para pagar salários e pagar pensões!

Aplausos do CDS-PP e do PSD.

Protestos do PS.

Era o que faltava que o senhor tivesse a desfaçatez e o desprazer de olhar para esta bancada e dizer isso. E o senhor pode rir-se agora, mas garanto-lhe que não teve graça nenhuma, nem para nós, nem para os portugueses,...

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Para muitos portugueses!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — ... nem, se tiver memória ou vergonha, para si!

Protestos do PS.

Em segundo lugar, Sr. Ministro, para além de ex-Secretário de Estado de José Sócrates, é também atual Ministro de Mário Centeno, e isso significa...

Vozes do PS: — Outra vez?!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. Ministro, discursos, de facto, não lhe faltam; infelizmente, falta-lhe é obra e faltam-lhe números.

Protestos do PS.

E vou mostrar-lhe.

Neste momento, a oradora exibiu um gráfico relativo ao investimento público.

Está a ver os números a vermelho? São os mais baixos deste período!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — E porque é que não mostra o resto?!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Esses são os números da sua responsabilidade.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — E o resto?!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Portanto, quando o Sr. Ministro vem falar da pesada herança, sabe porque é que o faz? Porque não tem factos que o ajudem a justificar o presente da sua falta de obra.

Protestos do Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares, Pedro Nuno Santos.

Mais: também vejo, com muita surpresa, que as bancadas do PCP e do Bloco de Esquerda fazem perguntas com um ar algo entre o reivindicativo e o seráfico, como quem diz «nós não temos nada que ver com isto!»

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Têm, têm!

A Sr.^a **Joana Mortágua** (BE): — Temos bem menos que vocês!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Os Srs. Deputados são responsáveis pelo maior corte de investimento público que Portugal já viu!

Aplausos do CDS-PP.

Protestos do PS.

Portanto, aos milhares de portugueses que esperam por comboios que não chegam e por barcos que não vêm, o PCP, o Bloco e o PS terão de responder!

Protestos do BE e do PCP.

É que, se esperam, Srs. Deputados, é porque os senhores, os três, ou, melhor dizendo, os quatro — porque Os Verdes também fazem parte — grupos parlamentares juntos são os responsáveis pelo maior corte de investimento público que Portugal já viu!

E, sim, porque houve o maior corte de investimento público que o País já viu, temos os piores serviços públicos que o País já viu! Isto é evidente, é óbvio!

Protestos do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

Sabe porquê, Sr. Ministro?

O Sr. Ministro vem, como todos os membros do Governo que lá estavam e que chegaram ao poder, com uma mensagem muito simples: «É possível fazer tudo ao mesmo tempo». Acham que não é preciso gradualismo, não é preciso fazer escolhas; acham que é possível fazer tudo, tudo ao mesmo tempo.

Obviamente, é por isso que, agora, as pessoas se revoltam. É por isso que, agora, as pessoas sentem que foram enganadas.

Protestos do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

É que as pessoas foram, de facto, enganadas, Sr. Ministro!

O Sr. **Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares**: — Humildade!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Naturalmente, embora dizendo que era possível fazer tudo ao mesmo tempo, não foi; depois, a realidade impôs-se. E o que é que os senhores escolheram sacrificar? Escolheram sacrificar o investimento público! E o Sr. Ministro pode aqui vir inventar as desculpas todas que entender, mas a realidade dos factos é que as cativações é que explicam este corte. Não é, de todo,...

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Não é por aí que vamos!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Vou mesmo por aí, Sr. Ministro. Sabe porquê? É que este Governo foi o campeão das cativações e o seu Ministério foi o campeão das cativações dentro deste Governo. Portanto é o campeão dos campeões!

Aplausos do CDS-PP.

Protestos do PS e do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

A Sr.^a **Patrícia Fonseca** (CDS-PP): — A verdade dói!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. Ministro, deixo-lhe duas perguntas concretas, serenas e sérias. Em primeiro lugar, quanto ao plano Ferrovia 2020, pergunto: se é a aposta que o Sr. Ministro diz ser, porque é que está, atualmente, com uma execução de 5%?

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

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Gostava de entender.

Se estivéssemos no primeiro ano do Governo, até percebia as explicações que deu. A menos de um ano do fim do Governo, acho um bocadinho difícil de acreditar.

Em segundo lugar, porque o senhor é um membro do Governo e é um representante do Estado, gostava de saber — e de repetir a pergunta que já foi aqui colocada ontem —, em relação ao que se passou em Borba, e independentemente de um direito de regresso do Estado face a outras entidade públicas ou privadas e do cabal apuramento das responsabilidades, se o senhor acha ou não que as vítimas desta tragédia têm direito a que o Estado as indemneze.

É muito simples. É só responder.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem, agora, a palavra, para pedir esclarecimentos, a Sr.^a Deputada Paula Santos.

A Sr.^a **Paula Santos** (PCP): — Sr. Presidente, antes de me dirigir ao Sr. Ministro, permita-me que faça uma referência à intervenção da Sr.^a Deputada Cecília Meireles, porque é inacreditável que o CDS, neste debate, com as responsabilidades que teve quando esteve no Governo,...

Protestos do PSD e do CDS-PP.

... de encerramento de serviços, de despedimento de trabalhadores, de cortes nos direitos dos trabalhadores, de redução do investimento público, venha, hoje, fazer um exercício de branqueamento como se não tivesse qualquer tipo de responsabilidade naquilo que está hoje a acontecer no País!

Aplausos do PCP.

É que o que acontece não é de hoje, é já de há muitos anos, e o PSD e o CDS têm muita responsabilidade nisso!

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Nós percebemos que queiram passar uma borracha sobre aquilo que fizeram!

Neste momento, o Deputado do CDS-PP Nuno Magalhães exhibe o gráfico mostrado anteriormente pela Deputada Cecília Meireles relativo ao investimento público.

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

A Sr.ª **Paula Santos** (PCP): — O desinvestimento público, Sr. Ministro...

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Afundaram o barco do Seixal!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — O Sr. Deputado nem sabe onde é o Seixal!

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Srs. Deputados, percebendo a vivacidade do debate, a Mesa apela a que se criem as condições para que a Sr.ª Deputada possa formular o seu pedido de esclarecimento.

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Tem que se lhes dar chá de tília, Sr. Presidente!

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Sr.ª Deputada, faça o favor de continuar.

A Sr.ª **Paula Santos** (PCP): — Sr. Presidente, muito obrigada.

Compreendo o incómodo, mas, Sr. Deputado, hoje estive no Seixal e não o vi lá a si, nem vi ninguém do seu partido, nem do PSD, nem do PS...

Aplausos do PCP.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Quem estava lá, com as populações, era o PCP!

Sr. Presidente, Sr. Ministro, queria...

Protestos do PSD e do CDS-PP.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Srs. Deputados,...

O Sr. **António Filipe** (PCP): — Chá de tília!

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Srs. Deputados, a Mesa apela a que se criem as condições para que a Sr.ª Deputada Paula Santos possa pedir esclarecimentos.

Faça favor, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª **Paula Santos** (PCP): — Sr. Presidente, queria aqui trazer um tema relacionado com as vias rodoviárias.

O desinvestimento público, a concessão da gestão das vias rodoviárias a grupos privados têm sido os responsáveis pela degradação das estradas do nosso País.

Há uma redução drástica da reparação e manutenção das infraestruturas rodoviárias, seja pelo Estado, com a perda de capacidade técnica e operacional do mesmo, devido ao progressivo desmantelamento das áreas de projeto, execução e fiscalização, seja pelos contratos de concessão que não são cumpridos, não sendo realizados os investimentos necessários, tudo para que os grupos privados possam obter um maior lucro. A segurança e a manutenção das vias rodoviárias foram secundarizadas, deixando de ser uma prioridade e passando a ser um custo.

Acresce a isto o facto de o Governo querer transferir para as autarquias a gestão e a manutenção de estradas nacionais que estão degradadas sem os respetivos meios.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Ah, não me diga! É de agora?!

A Sr.^a **Paula Santos** (PCP): — O Governo sacode a responsabilidade para outros, transferindo para as autarquias encargos e problemas não resolvidos.

O recente acontecimento em Borba exige prudência, mas evidencia também que a transferência das estradas para as autarquias não é a solução, servindo, tão-somente, para que o Governo se desresponsabilize de uma competência sua, de salvaguarda da segurança das populações.

Sr. Ministro, se, de facto, este Governo quer resolver problemas e quer proteger as populações, então não se descarte das suas responsabilidades: reverta as PPP (parcerias público-privadas) e reforce o investimento e a capacidade do Estado para que dê a resposta que necessária exatamente para salvaguardar as populações.

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra, também para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Fernando Barbosa.

O Sr. **Fernando Manuel Barbosa** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, os trabalhadores maquinistas da Metro do Porto encontram-se em luta. Esta luta visa a negociação coletiva, um acordo em que os trabalhadores vejam melhoradas as suas condições de trabalho e reduzida ou compensada a penosidade no desempenho desse mesmo trabalho.

É preocupação dos trabalhadores terem condições para continuarem a prestar um serviço de excelência em termos de horários e, principalmente, em segurança. Por essa razão, exigem a baixa da carga horária, atenuando, assim, a penosidade do seu trabalho, bem como uma melhoria nas condições do material circulante e melhoria nas infraestruturas. O Bloco acompanha esta luta e está solidário com quem não desiste de lutar.

O Estado é detentor de 40% do capital acionista da Metro do Porto, por isso, o Governo tem um papel fundamental na definição do modelo de transporte público, nomeadamente no que respeita à quase obrigatoriedade de a exploração ser efetuada por uma empresa privada ou, diretamente, pelo Estado.

Sabendo o Sr. Ministro das reivindicações dos trabalhadores, ainda antes da elaboração do caderno de encargos para o processo de subconcessão, é sua obrigação não esquecer a salvaguarda dos seus direitos. Essa garantia depende de si, como Ministro que tutela o setor e, acima de tudo, como responsável pela forma como o próprio processo de subconcessão foi conduzido.

Chegados aqui, importa saber se o Governo vai intervir, obrigando a empresa subconcessionária a dar resposta às reivindicações dos trabalhadores. Que tem o Governo a dizer aos trabalhadores da Metro do Porto? Reconhece que são justas as reivindicações destes trabalhadores?

Para o Bloco de Esquerda, a solução passa, estruturalmente, por reverter a subconcessão e passar para as mãos do Estado um serviço essencial como o dos transportes.

O Governo acompanha a posição do Bloco sobre o fim da subconcessão ou continua a manter-se inflexível na entrega de serviços públicos de transportes a privados?

O resultado tem sido mau para todos, mau para os passageiros, mau para os trabalhadores, que agora são chamados a pagar a fatura, quando se quer vencer o concurso de subconcessão a qualquer preço.

Aplausos do BE.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra, para formular o último pedido de esclarecimento desta última ronda, o Sr. Deputado João Dias.

O Sr. **João Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Ministro, todo o Alentejo — todo ele, do norte ao litoral — tem razões para estar descontente e desagradado com as opções políticas que, ao longo de décadas, foram deixando o Alentejo a anos-luz do desenvolvimento, e em relação às quais este Governo não inverteu o rumo.

Não podemos disfarçar o descontentamento de todos os alentejanos quanto à ausência de uma política de aproveitamento e potenciação das infraestruturas existentes no nosso Alentejo.

É disso exemplo o aeroporto de Beja, peça-chave de um plano de desenvolvimento integrado, praticamente abandonado, e que continua a não fazer parte das contas do Sr. Ministro.

Outro exemplo é a ausência de investimento nas vias ferroviárias e no material circulante, que, para além de questões de perda de qualidade e de conforto, levanta também uma questão de segurança.

Um outro caso é o adiamento sucessivo de obras em algumas vias rodoviárias e o não acabamento de outras. Aliás, Sr. Ministro, até receamos que termine alguma obra, porque o senhor tem o mau hábito de as fechar e de não as abrir, não permitindo a sua utilização.

Verifica-se também a não concretização do que está inscrito no Plano Rodoviário Nacional.

O que o PCP defende é a promoção da mobilidade nas suas diversas componentes, a saber: a ferrovia, com a nova ligação Évora-Caia, potenciando o tráfego do porto de Sines e o desenvolvimento do setor produtivo da região, que não quer «ficar a ver passar comboios»;

A requalificação e eletrificação da Linha do Leste, de Abrantes a Elvas, incluindo a sua aproximação à cidade de Portalegre;

A requalificação e eletrificação da Linha do Alentejo, entre Casa Branca, Beja e Funcheira, repondo serviços de qualidade, regionais e intercidades, nas ligações entre Lisboa e o Algarve;

A rodovia, com a melhoria das estradas, numa perspetiva de malha, que permita o acesso entre todas as localidades e vias estruturantes de ligação aos principais centros e ao exterior.

O que o Alentejo precisa, em termos de infraestruturas, Sr. Ministro, é de ligações ferroviárias e rodoviárias para dar resposta ao transporte de passageiros e de mercadorias. E precisa que essas ligações sejam articuladas com o aeroporto de Beja, tendo em conta as suas valias, características, disponibilidades e potencialidades.

Sr. Ministro, pergunto-lhe: quando vai responder às necessidades de infraestruturas do Alentejo que, a cada dia que passa, são cada vez maiores? Até quando vai adiar os investimentos necessários no Alentejo? Que palavra tem o senhor a dizer às propostas que o PCP tem apresentado nesta Casa e que têm sido aprovadas, e aos movimentos, como é o caso da Plataforma Alentejo, que o senhor já ouviu e atendeu? Que perspetivas têm eles de ver atendidas as suas propostas?

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para responder, tem a palavra o Sr. Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada Cecília Meireles, relativamente às cativações, não me leve a mal, mas podia ter-se informado um bocadinho melhor antes de voltar com essa conversa das cativações.

Sr.^a Deputada, informou-se sobre as cativações que sobreviveram até ao final do ano, no Ministério do Planeamento e das Infraestruturas?

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Claro, claro!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sabe que foram inferiores a 5% do total das cativações do Ministério?!

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sim!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Já agora, informou-se sobre as cativações para 2018 que tiveram um corte de quase 60%, Sr.^a Deputada?

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — E compara com o quê?

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Esqueceu-se de dizer alguma coisa sobre essa matéria ao País, Sr.^a Deputada?

Sr.^a Deputada, nesses números de circo que o CDS faz muitas vezes com os cartazes, não acha, uma vez que me acusou de desfaçatez, que, para ter, diria, um mínimo de lisura parlamentar — chamemos-lhe assim, para não a acusar também de desfaçatez —, esse seu cartaz devia ter aquilo que consta do Orçamento que já foi aqui aprovado?

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Ainda não viu nada!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — A senhora pode ter votado contra, mas está no Orçamento uma previsão de execução do investimento de 2018 e o investimento para 2019!

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Por que é que o seu cartaz só tem o investimento até 2017, Sr.^a Deputada?

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — E então?!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Por que é que se esqueceu do resto da Legislatura?

Protestos do CDS-PP.

Sabe por que é que se esqueceu? Porque o investimento, em 2017, cresceu 23% e, em 2018, vai crescer 16%. E, na Infraestruturas de Portugal, em 2018, o investimento vai duplicar, Sr.^a Deputada!

Aplausos do PS.

Protestos do CDS-PP.

Sabe quanto é que vai crescer em 2019? Vai crescer 17%!

A Sr.^a **Patrícia Fonseca** (CDS-PP): — Vai, vai!...

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Sabe por que é que não pôs os anos de 2018 e de 2019 nesse cartaz? Porque o investimento, nesses anos, já ficava acima do de 2015, e isso não lhe dava jeito. Não dá jeito para este «número» parlamentar, Sr.^a Deputada! Não dá jeito, percebo!

Protestos do CDS-PP.

A Sr.^a Deputada perguntou-me pela execução do Plano de Investimentos em Infraestruturas – Ferrovia 2020 e eu já aqui disse: os senhores, que tinham feito o PETI 3+ (Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020) e que o tinham discutido com outros partidos, nem os projetos mandaram fazer!

A Sr.^a Deputada não geriu aquele ministério que tutelava as infraestruturas, mas tem quem no seu partido tenha obrigação de a informar porque o seu partido chegou a ter tutela daquele ministério no final da última Legislatura. Os senhores têm também responsabilidade por nem projetos haver no Ministério.

A Sr.^a Deputada desconhece que um projeto demora mais ou menos um ano a contratar e outro ano a realizar? Por que que é que julga que é em 2018 que o investimento público está a duplicar na ferrovia, Sr.^a Deputada?

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Tivemos de fazer os projetos que o Ministro Pires de Lima não deixou no Ministério da Economia! Essa é a realidade!

Aplausos do PS.

Tem também a cara do CDS a ausência de projetos para haver investimento público neste País.

Em 2018, o investimento na ferrovia, que eu disse sempre que era a nossa prioridade, está a duplicar, Sr.^a Deputada.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Está a duplicar na Linha do Minho, na Linha do Leste, na Linha do Norte, na Linha da Beira Alta, na Linha da Beira Baixa, Sr.^a Deputada!

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Tem lá investimento concreto! Está a duplicar, sim, e vai voltar a crescer de forma significativa, em 2019 e nos anos seguintes, Sr.^a Deputada.

Sr.^a Deputada Paula Santos, não ignoramos que é preciso continuar a articular com as autarquias a questão da descentralização, mas não passamos qualquer espécie de atestado de incompetência às autarquias.

A Sr.^a **Paula Santos** (PCP): — Não passam os meios!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — Aquilo que foi transferido de forma automática foi a gestão das estradas.

A Sr.^a **Paula Santos** (PCP): — Faltam os meios!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — A Sr.^a Deputada conhece o diploma, pelo que tem obrigação de saber que ele exclui expressamente dessa gestão das estradas a questão da manutenção.

A manutenção só passará algum dia para as autarquias, se a transferência dominial ocorrer. E essa transferência dominial só ocorre com um acordo concreto, estrada a estrada, entre a Infraestruturas de Portugal e cada um dos municípios.

Não passo um atestado de incompetência aos autarcas que venham eventualmente a acordar essa transferência dominial. Nós confiamos nas autarquias, confiamos no seu papel, na gestão da política pública, Sr.^a Deputada. O diploma é bastante claro e a senhora tem obrigação de o conhecer.

Sr. Deputado Fernando Barbosa, com certeza que a negociação coletiva é um direito legítimo dos trabalhadores e é uma das formas de os direitos sociais avançarem num país. É exatamente na liberdade da negociação coletiva que deve residir a nossa aposta e é por aí, entre empresa e trabalhadores, que devem ser encontrados os acordos, sem lançar qualquer anátema contra a empresa ou os sindicatos. Isto, porque é através da negociação coletiva que, historicamente, mais se têm reduzido as desigualdades sociais entre os trabalhadores.

Sr. Deputado João Dias, o Alentejo merece uma oportunidade, sim. Merece-a, e está a tê-la! O maior investimento ferroviário dos últimos 100 anos deste País está a ser feito onde, Sr. Deputado? Está a ser feito no Alentejo!

Uma linha nova, que há 100 anos não se construía neste País, onde vai ser feita? É no Alentejo, Sr. Deputado!

O Sr. **João Dias** (PCP): — Outra vez?!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — O Sr. Deputado sabe — e eu já aqui o disse — que o Programa Nacional de Investimentos 2030 vai ser discutido com todos os partidos com assento parlamentar.

Já referi, noutras circunstâncias, que todo o Alentejo deve ter oportunidade de aceder ao desenvolvimento e isso significa que o Baixo Alentejo e que o Alto Alentejo devem ter as mesmas oportunidades que o Alentejo central ou o Litoral Alentejano.

Fomos nós, Sr. Deputado, foi este Governo que anunciou que vai começar o projeto de eletrificação da linha ferroviária até Beja, que será um projeto muito importante também para potenciar o Aeroporto de Beja, como sabe.

Sabe que vamos discutir aqui o Programa Nacional de Investimentos da próxima década, mas temos um objetivo claro: todo o Alentejo tem de ter as mesmas oportunidades dos territórios mais desenvolvidos daquela região, Sr. Deputado.

E é outra vez a ferrovia, é outra vez o investimento público que fará a diferença! Essa é a nossa visão.

Temos condições, agora: pusemos as contas públicas em ordem, mobilizámos os fundos comunitários, fizemos os projetos de execução, lançámos os concursos públicos! Estamos a executar o maior programa de investimento ferroviário das últimas décadas neste País, que é o Ferrovia 2020, que deixará uma marca de aposta na ferrovia para muitos anos, em Portugal.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Srs. Deputados, passamos agora às intervenções, a primeira das quais cabe ao Bloco de Esquerda. Tem a palavra o Sr. Deputado Heitor de Sousa.

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: O Grupo Parlamentar do CDS-PP chamou hoje a debate o investimento público em infraestruturas, tema demasiado vasto, pelo que o debate acabou por se concentrar no investimento em infraestruturas de transportes.

Neste âmbito, todos sabemos que as decisões que têm consequência para a vida das pessoas, das empresas e do Estado são decisões cujo alcance se faz sentir de forma mais significativa, quase sempre, no médio e no longo prazo.

Quando o CDS decidiu fazer esta interpelação, estava certamente a contar com o hipotético apagão mental dos portugueses e das portuguesas sobre todas as escolhas erradas que o anterior Governo decidiu fazer em matéria de política de transportes e infraestruturas.

Por exemplo, uma das primeiras decisões do anterior Governo foi, no Orçamento do Estado para 2012, fazer um aumento brutal do preço dos transportes, o que, em média, representou um acréscimo de mais 26%, mas, na maior parte dos títulos e passes, equivaliu a aumentos que atingiram em alguns casos mais de 100%. Esta decisão teve consequências graves, cujos resultados mais visíveis foram: uma redução brutal da procura de transportes públicos, um aumento exponencial da circulação de veículos privados, mais congestionamentos no trânsito e uma grave redução da produtividade social, por acrescida perda de tempo nos transportes coletivos; e um aumento exponencial da fraude nos transportes públicos, não porque a direita tenha retomado a justa reivindicação dos estudantes universitários do «Não pagamos!», mas porque, como deixou de se investir nos transportes públicos, não havia forma de assegurar uma fiscalização efetiva nos transportes.

Claro que a culpa era sempre atirada para cima das «gorduras» do Estado ou da má gestão em que o setor público está «condenado» a cair e que, concomitantemente, eram feitos os indispensáveis louvores ao setor privado.

Daqui à defesa da privatização de tudo o que mexia no setor era apenas um passo, e foi isso mesmo que se tentou que acontecesse. Não o conseguiram porque os portugueses e as portuguesas derrotaram esses intentos, quando tiveram oportunidade de se pronunciar em eleições.

Portanto, nesta matéria, o CDS, como, de resto, o PSD exibem um grande apagão mental.

Pelos vistos, esse apagão é extensivo à tentativa de alijar as suas responsabilidades pela redução brutal do investimento público neste setor, o que, em grande medida, explica as gravíssimas falhas de operacionalidade com que hoje todas as empresas do setor público de transportes se debatem.

Há cada vez mais pessoas a utilizar os transportes públicos, em boa medida porque a política de transportes se inverteu. No entanto, o transporte é cada vez mais escasso e o desconforto, a revolta e a indignação pela falta de transporte são crescentes.

Essa contradição existe, tem várias explicações e, sobretudo, mexe com decisões que, mais uma vez, foram erradas e pertencem, felizmente, ao passado.

Exemplo desta indignação foi o que se registou, ontem, nos barcos da Transtejo, que servem a carreira Seixal-Lisboa, em que se verificou uma revolta popular justa contra a supressão de barcos que fazem o serviço Seixal-Cais do Sodré-Seixal.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Se fosse só aí!

O Sr. **Heitor de Sousa** (BE): — Por que é que isso aconteceu? Porque houve a imobilização de uma embarcação no domingo e não havia como a substituir.

Neste simples caso, o problema não está em ter-se registado uma avaria numa embarcação, está em não ter havido outra para tomar o lugar da primeira. E porquê? Porque o investimento em manutenção programada não se fez atempadamente, porque houve venda de embarcações ao desbarato, porque se cortou brutalmente na manutenção, porque não se cuidou de renovar os certificados de navegabilidade de navios e de pontões, porque a idade média da frota varia entre os 45 e os 55 anos, etc.

Em suma, faltou e falta investimento, e isto só se pode corrigir invertendo esse rumo.

O que se passa com o transporte fluvial, passa-se igualmente com o transporte e as infraestruturas ferroviárias e também com o transporte público coletivo, em geral.

Nessa inversão, na defesa e na promoção de uma política de transportes públicos que se constitua como instrumento estratégico essencial para combater as alterações climáticas e alcançar a transição energética do paradigma carbónico para o das energias limpas, o transporte ferroviário é a prioridade enunciada pela União Europeia, no âmbito do Roteiro para a Energia 2050, que visa reduzir as emissões poluentes dos gases com efeitos de estufa entre 80% a 95% relativamente a 1990.

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

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

Estamos bastante atrasados no caminho para este magno objetivo. Façamos então esse caminho!

Aplausos do BE.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem, agora, a palavra o Sr. Deputado Carlos Silva.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Permita-me, Sr. Presidente, começar esta intervenção com declarações do Sr. Ministro Pedro Marques, proferidas em abril de 2018, aquando do debate acerca do Plano Nacional de Reformas. Dizia o Sr. Ministro o seguinte: «Depois da paralisia que encontrámos em que nem os projetos se faziam, lançamos o Ferrovia 2020, um programa ambicioso de modernização e construção de via ferroviária em cerca de metade da rede nacional, dos quais temos mais de 300 km de obras no terreno. (...) Os territórios do interior que, desde o início da Legislatura, elegemos como prioridade, são centrais na nossa ação governativa».

Pois é, Sr. Ministro, isto que acabei de citar poderá estar na sua cabeça como desejo, mas a realidade e a vida dos portugueses é outra, é duríssima e agrava-se diariamente. Tudo isto, o Sr. Ministro disse-o em abril deste ano e não corresponde à verdade. O senhor não encontrou, em 2016, o Ministério em paralisia, o senhor encontrou um Ministério que tinha acabado de sair de um quadro negro de finanças públicas, onde o senhor também teve as suas responsabilidades enquanto governante.

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

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — O Governo do PSD e do CDS viu-se obrigado a capitalizar e reestruturar as empresas, dando-lhes sustentabilidade, racionalidade e razoabilidade. Foi isto que o senhor encontrou: um quadro de finanças públicas sustentável. É por isso que estas empresas públicas de transportes garantiam o serviço público, em 2015, com melhores indicadores do que os que temos hoje em dia.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — É verdade!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Ainda quanto à sua citação de abril de 2018, também não é verdade, é mesmo mentira, que, na altura ou agora, tenham de construção, no âmbito do Ferrovia 2020, 300 km no terreno. O tal projeto ambicioso de modernização e construção ferroviária, de que falava, não passa de 10 km de eletrificação na Linha do Minho, num troço entre Nine e Barcelos. Isto é brincar aos comboios, Sr. Ministro, é muito pouquinho! Mas, na realidade, não tem mais para apresentar, apenas uns miseráveis 5% de execução no Ferrovia 2020. Não tem obra, mas publicidade tem muita. E chega a colocar em fase de obra projetos que nem em estudo ainda se encontram.

Quanto aos territórios do interior, também não é verdade que o interior seja central e prioritário na vossa ação governativa. De resto, este Governo priva as regiões mais pobres do interior de fundos que lhes estavam direcionados através do POSEUR (Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos), desviando esses fundos para a expansão do metro, que não será mais do que um carrossel interfreguesias na cidade de Lisboa e que apenas servirá um conjunto de interesses imobiliários.

Aplausos do PSD.

Em abril de 2018, o senhor dizia: «Agora é que é!». Estamos em dezembro, e o que têm os portugueses? Têm menos investimento público. Só para dar um exemplo, em 2016 e 2017, este Governo investiu menos 50 milhões de euros do que o Governo anterior tinha investido, em 2015. Em dois anos cortaram, por via das cativações, 1400 milhões de euros de investimento. E as vossas «muletas de coligação», o que dizem quanto a isto? Nada! Gritam nas greves, deixam-se prender, enganam os trabalhadores, enganam os portugueses, mas no Parlamento votam disciplinadamente e calam-se.

Esta descapitalização trágica traduz-se, neste momento, em muito piores serviços de saúde, dificuldades sérias no âmbito da educação e serviços de transporte público como nunca se viu.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Nada!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Praticamente na indigência e, com isso, a tempestade perfeita nos serviços oferecidos aos utentes.

Também na rodovia, o Governo abandonou os portugueses. Basta sair das autoestradas e entrar nas estradas nacionais para verificar o estado deplorável das vias, que agrava a segurança dos cidadãos.

Os comboios são suprimidos todos os dias, em regiões onde não há transportes alternativos e em que o próximo comboio é só, imagine-se, no dia seguinte! Os barcos, pura e simplesmente, não existem, como se verificou, ontem, no Seixal.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Os barcos não existem?!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Promessas não faltam. Promessas de novos barcos desde 2016, mas, num dia, vêm quatro, noutra vêm dez, mas ainda não descobriram, como dizia ontem o Sr. Primeiro-Ministro, um fabricante de barcos compatíveis com a navegabilidade no Tejo!

Risos do Deputado do PS André Pinotes Batista.

Por norma, as manutenções são efetuadas retirando peças dos comboios e barcos avariados para os que se encontram ao serviço e, para ajudar a tudo isto, o Sr. Ministro, assim que tomou posse, cancelou um programa de aluguer de comboios a Espanha, alegando ser preferível a aquisição. Acontece que acabou por não alugar, não comprou e atrasou a aquisição dos comboios por três anos.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Bem lembrado!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sem aquisição e sem aluguer, seria lógico que preparasse um plano de contingência, efetuando um esforço de manutenção e reforçando o pessoal da EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário), a fim de recuperar o material circulante abandonado nas linhas, para fazer face às necessidades imediatas. Os comboios, entretanto, não chegam e, na melhor das hipóteses, vão chegar, com certeza, em 2023, porque o Governo chutou, por opção política, a aquisição dos comboios para futuras legislaturas, neste caso, para 2023-2027 — sim, por opção política!

Mas também como estratégia futura o Governo coloca um garrote ao desenvolvimento da economia, quando não toma como estratégia central da sua atuação a integração da nossa rede ferroviária nas redes transeuropeias de transportes. Esta decisão condiciona o futuro dos portugueses por muitos anos, desperdiçando fundos comunitários. A diferença de bitola entre a nossa rede e o resto da Europa não permite o transporte direto de pessoas e bens para os principais destinos europeus, com a agravante de, em breve, não passarmos das nossas fronteiras, já que a Espanha está a construir a sua rede de bitola europeia.

Portugal tornar-se-á numa espécie de ilha ferroviária, totalmente isolado do ponto de vista económico, refém dos centros logísticos de Badajoz, Salamanca e Vigo. Sines não vai ficar ligado à Europa, como diz o Sr. Primeiro-Ministro, é mentira, pois os contentores terão de fazer transbordo de comboios e, por isso, Sines perderá a competitividade face a outros portos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Que grande especialista!...

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — O Governo não percebe que evitar a concorrência quando toda a Europa liberaliza o setor é uma medida desprovida de racionalidade, que representará, no futuro, custos mais elevados para os exportadores e a impossibilidade de os consumidores poderem beneficiar da redução dos preços de mercado.

É este abandono, sentido e vivido por centenas de milhares de portugueses todos os dias, que nos preocupa e nos move. Nessa circunstância, deixo-lhe um conselho, Sr. Ministro: «Pare, escute e olhe!» Pare com a propaganda, escute os portugueses e olhe para a realidade, sem fantasias.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Sr. Deputado, a sua intervenção mereceu um pedido de esclarecimento do Sr. Deputado Ricardo Bexiga, do Partido Socialista.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados, estes debates são muito importantes para esclarecer os portugueses sobre as alternativas políticas que têm pela frente. E essas alternativas políticas devem ser analisadas pelo diagnóstico dos problemas, mas também pelas soluções que as forças políticas aqui representadas neste Plenário apresentam para resolver esses problemas.

Os factos falam por si. Na realidade, o diagnóstico apresentado pelo CDS e pelo PSD não tem qualquer cabimento, não tem qualquer substrato.

Aplausos do PS.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Nem sequer vou utilizar as informações que o Sr. Ministro aqui trouxe hoje.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — É melhor não!

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — Vou utilizar as palavras da Sr.^a Comissária Europeia da Política Regional, que, na semana passada, esteve aqui no Parlamento e que nos informou que Portugal é o país da Europa que melhor aproveitou os fundos estruturais e que, neste momento, melhor plano de investimento público apresentou, designadamente, no quadro da reprogramação dos fundos europeus.

Portanto, hoje também sabemos que, para além deste desafio que está a ser vencido pelo Governo, as causas são claras e os portugueses sabem-no.

O PSD e o CDS desmantelaram o Estado e os serviços públicos. Enquanto foram governo, PSD e CDS desistiram dos investimentos públicos porque achavam que o investimento privado era suficiente para o progresso do País e o desenvolvimento da qualidade de vida dos portugueses.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Enquanto foram governo, PSD e CDS tiraram a capacidade às autarquias locais de resolverem localmente os problemas que tinham pela frente, designadamente, do ponto de vista da conservação rodoviária.

Enquanto foram governo, PSD e CDS desmantelaram as empresas públicas, designadamente as empresas públicas de transportes, pensando que a solução era a privatização dessas empresas.

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — Não se desvie da matéria! Seja sério!

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — Portanto, o que sabemos, do ponto de vista do diagnóstico, é que as diversas situações que hoje este Governo tem de resolver não são, de facto, da responsabilidade do atual Governo, mas, sim, do anterior Governo, da pesada herança por ele deixada.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Da bancarrota de 2011! Tem toda a razão!...

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — Mas, neste debate, seria essencial que o CDS e o PSD apresentassem as soluções alternativas. Quais são as prioridades políticas que apresentam para as infraestruturas? Quais são as soluções que apresentam aos portugueses para resolver os problemas aqui diagnosticados?

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Todas as que estão na Estratégia 2020!

O Sr. **Ricardo Bexiga** (PS): — São essas as soluções para o futuro que interessam aos portugueses. As soluções são, como foram no passado, privatizar a EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário)? Desmantelar a STCP (Sociedade de Transportes Coletivos do Porto)? Desmantelar a EP (Estradas de Portugal)? Continuar a centralizar a gestão das intervenções de conservação rodoviária na administração central, afastando as autarquias das suas competências?

Portanto, a pergunta que deixo ao PSD é esta: são estas as soluções que querem repetir no futuro, para resolver os problemas por que vieram aqui responsabilizar o Governo e que, como sabem, são da vossa responsabilidade?

Aplausos do PS.

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

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sr. Presidente, pensei que o Partido Socialista ia colocar-me questões. Não o fez e falou de forma genérica sobre o tema. Portanto, responderei às prioridades.

O primeiro aspeto que queria referir, Sr. Deputado, é que gerir uma rede das infraestruturas não é gerir a pista da *Playmobil* que temos lá em casa, e o nosso Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, às vezes, pensa que isto é a pista da *Playmobil*.

No entanto, Sr. Deputado, o PSD recebeu um País na bancarrota. Já o Partido Socialista recebeu, em 2016, um País em crescimento. Nessas circunstâncias, estamos conversados.

Já agora, e sobre prioridades, esperávamos nós que o Sr. Ministro nos desse alguma luz sobre, por exemplo, uma questão que coloquei na minha intervenção: a questão da bitola europeia. O que é que o Partido Socialista pensa acerca desta questão?

Uma outra questão, já que estamos a dias de celebrar o contrato de serviço público com a CP, é que não sabemos sequer quais são as linhas, os serviços e as frequências.

Sr. Deputado, são estas as nossas prioridades.

Aplausos do PSD.

O Sr. **Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares**: — Quais?!

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado José Luís Ferreira, de Os Verdes.

O Sr. **José Luís Ferreira** (Os Verdes): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: As infraestruturas públicas são a base física necessária para garantir os serviços públicos, dando cumprimento funcional a uma parte importante das funções sociais do Estado.

Sucedem que, ao longo da nossa história, muitas obras foram programadas sem o interesse público estar acima de todos os outros interesses. Por isso, o retrato das nossas infraestruturas ganha, muitas vezes: contornos mal definidos e custos pesados durante e após a obra, como é o caso da Parque Escolar; derrapagens no tempo absolutamente inaceitáveis, como foi o caso da construção do túnel do Marão; indícios de gestão danosa, nas quais o custo do investimento é suportado pelo erário público e os benefícios económicos são arrecadados pelo setor privado, como é o caso das PPP (parcerias público-privadas) da saúde ou das vias rodoviárias; e, por fim, obras onde o cinzento do cimento se sobrepõe ao verde da natureza e nas quais os impactos ambientais são constantemente omitidos, como é o caso da barragem do Tua no Alto Douro Vinhateiro.

Não se estranha, por isso, que regiões inteiras, sobretudo o interior, tenham ficado à margem do investimento em infraestruturas públicas, agravando a interioridade e o despovoamento e desperdiçando todo um potencial existente nessas regiões.

Nós consideramos que é tempo de inverter esta situação. Mas Os Verdes duvidam muito que tenham sido essas as reais preocupações desta iniciativa do CDS-PP. Porquê? Porque nós ainda não nos esquecemos de que o CDS fez parte de um governo que vendeu importantes infraestruturas públicas, como os CTT, que encerrou tribunais e outros serviços públicos por todo o País, com especial enfoque no interior, que empatou, durante quatro anos, as obras em infraestruturas públicas de relevo, como o túnel do Marão, e que determinou as prioridades de investimento do País em função das grandes transações internacionais do comércio e do circuito de mercadorias e a entrega da gestão destes equipamentos a privados.

Por isso, dissemos e dizemos que, no Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas deixado pelo Governo PSD/CDS, os projetos públicos considerados prioritários acentuavam ainda mais a litoralização do País e davam prioridade, na área dos transportes, às mercadorias.

Ora, como alertámos na altura, essa orientação e planeamento de investimento iria não só agravar as assimetrias regionais como beneficiar de forma muito clara e prioritariamente, para não dizer exclusivamente, grandes setores económicos que não contribuem para o desenvolvimento social do País.

Esta não era, de todo, uma proposta ecologista de desenvolvimento do território, e é essa orientação que é imperioso inverter, porque o interesse público tem de se assumir como elemento central do investimento nas infraestruturas públicas, a bem das populações e do desenvolvimento harmonioso do País.

Uma nota final, apenas para fazer referência à única novidade que o CDS, hoje, trouxe a debate: ouvimos o CDS acusar o PS de ter privatizado os CTT. Pois bem, quando se acusa e se aponta o dedo, mesmo que não seja verdade, é porque não se está de acordo com a decisão e, por isso, torna-se legítimo esperar que o CDS vote a favor da proposta que Os Verdes pretendem trazer ao Parlamento para reverter o processo de privatização dos CTT. Vamos esperar que sim.

Aplausos do BE e do PCP.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Tem a palavra, para uma intervenção, o Sr. Deputado Hélder Amaral, do Grupo Parlamentar do CDS-PP.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, pensávamos fazer a intervenção no final do debate, não havendo mais grupos parlamentares inscritos, mas podemos fazê-la já.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Certamente que terá uma intervenção na fase de encerramento, mas essa só será depois.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Sr. Presidente, refiro-me à última intervenção do CDS-PP no final das outras intervenções e antes da fase de encerramento. De qualquer maneira, posso fazê-la agora mesmo, não há problema nenhum, não tiramos nenhuma qualidade ao debate.

A não ser que o Partido Socialista queira fazer a sua intervenção agora e nós faríamos a seguir.

O Sr. **Presidente** (José Manuel Pureza): — Sr. Deputado, o senhor inscreveu-se para uma intervenção e tem a palavra para esse efeito. A fase de encerramento será só depois.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Muito bem, Sr. Presidente.

Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Gostaria de dizer que o CDS não tem a convicção de estar sempre certo, de ter sempre razão, mas põe sempre nas suas intervenções rigor e verdade. Portanto, os dados aqui utilizados pela Deputada Cecília Meireles são dados aferíveis por via da Direção-Geral do Orçamento, por via das Contas Gerais do Estado, relativamente àquilo que efetivamente o Governo faz. Por isso, se o Governo promete um investimento público e realiza um décimo desse investimento público, não podemos estar à espera que, no final do Orçamento para 2019, as coisas sejam diferentes.

Até acredito que nem sempre o Governo tenha de cumprir tudo o que diz, mas temos legítimas e fundadas razões para duvidar das propostas do Governo. É que, se olharmos para o Plano de investimentos em infraestruturas – Ferrovia 2020 e para aquilo que lá consta como data para a conclusão de obras, a obra do troço Caíde-Marco, por exemplo, teve conclusão em 2016, o que não é verdade.

Portanto, com esta experiência, com este registo, com este passado, nós temos de duvidar da palavra do Governo da geringonça — nós e os portugueses! É por isso que só utilizamos, por segurança, dados já conferidos e aferíveis.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Mais, gostaria até de fazer uma pergunta — à qual o Partido Socialista poderá responder na intervenção que fará a seguir —, pois registei as críticas todas e gosto de aprender com a oposição.

Risos do PS.

Vozes do PS: — Com a oposição?!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — O Partido Socialista afirmava que as indefinições nos projetos estruturais do Aeroporto de Beja e do Alqueva, nas acessibilidades rodoviárias do IP8 e do IP2 e nas ligações ferroviárias eram a marca de uma política de destruição do interior levada a cabo por um Governo de direita neoliberal. É disto que o Partido Socialista acusa o Governo anterior. E foi isto que aprendi.

Então, gostaria de perguntar se, de entre as acessibilidades rodoviárias do IP8 e do IP2 e os projetos estruturais do Alqueva, há alguma obra concluída. É que, se não há nenhuma obra concluída, os senhores são bem piores do que o Governo anterior, porque os senhores prometem e não cumprem! Diga-me, Sr. Ministro: o que aconteceu com as acessibilidades rodoviárias do IP8 e do IP2? Isto foi-lhe perguntado aqui imensas vezes!

A bancada do Partido Socialista afirmava ainda, num debate marcado por este partido sobre o Plano Nacional de Investimentos, e referindo-se ao PETI 3+ (Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020), o seguinte: «Assim que entrou em funções, o atual Governo assumiu as opções do planeamento do Governo anterior».

Então, gostaria de lhe fazer a seguinte pergunta: se o Partido Socialista, na discussão do Plano Nacional de Investimentos, afirmava assumir o Plano anterior, por que é que, no final da Legislatura, vem dizer que não teve tempo para fazer projetos, não teve tempo para planear, não teve para concluir?

O Sr. **Carlos Pereira** (PS) — Porque os senhores não fizeram a vossa parte!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Por isso, a crítica segundo a qual estamos no final do ano e já era exigível haver obra feita é verdadeira e é legítima. Os senhores assumiram o Plano anterior e estiveram a enganar os portugueses durante três anos. Essa é que é a realidade!

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

Protestos do PS.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Para terminar, Sr. Ministro, quero referir-lhe outro engano, outro embuste. O Sr. Ministro conhece este documento?

Neste momento, o orador exibiu o documento que mencionou.

Este documento foi-lhe deixado pelo Governo anterior, pelo tal Ministro do CDS que tutelava as infraestruturas. Está aqui escrito: CP 21...

Protestos do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas.

Ó Sr. Ministro, eu não lhe vou falar disso! Vou falar-lhe do levantamento das deficiências do material circulante da CP (Comboios de Portugal). Estavam identificadas neste documento!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — E compram-se comboios com isso?!

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E sabe o que o Sr. Ministro fez? Sabe o que fez o Governo da geringonça? Pegou neste documento, leu muito bem o que a frota elétrica e a frota *diesel* precisavam, leu muito bem quais eram as dificuldades da CP e da EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário), e podia até ter duvidado deste documento, encontrando um outro plano, com mais ou menos ambição, adaptado às circunstâncias económicas do País. Nesse caso, até teria feito alguma coisa, que foi o que lhe perguntaram agora. Porém, o que o Sr. Ministro fez foi de uma incompetência total: ignorou durante quatro Orçamentos este documento ou outros feitos por si e vem agora anunciar, para 2022-2023, a aquisição de material circulante. E, pasme-se, apenas e só, para serviço regional!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Os comboios podem vir em 18 meses!...

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — E os comboios de longo curso, Sr. Ministro?! E os comboios suburbanos?!

Entretanto, reassumiu a presidência o Presidente, Ferro Rodrigues.

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

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Onde é que estão as previsões, tal como estavam identificadas, para a Linha de Cascais, para a Linha de Sintra ou para o longo curso? Ou até para as ligações da ferrovia aos portos?

O Sr. **Presidente**: — Faça favor de terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **Hélder Amaral** (CDS-PP): — Por isso, quando o CDS coloca questões, tem dúvidas e solicita investimentos, não o faz porque lhe apetece, faz porque olhou para os documentos, para as propostas e para as promessas do Governo e está, pura e simplesmente, a pedir que executem exatamente aquilo que prometeram.

Aplausos do CDS-PP.

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado André Pinotes Batista, do Grupo Parlamentar do PS.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Permitam-me, antes de mais, que saúde todos aqueles que, no debate de hoje, contribuíram, de alguma forma, para a construção de um Portugal melhor e, por maioria de razão, permitam-me que não possa saudar as bancadas do CDS e do PSD,...

Risos do PSD.

... que, uma vez mais, se apresentaram nesta Casa sem qualquer noção dos assuntos que vieram discutir.

Protestos do PSD.

Srs. Deputados, permitam-me que vos elucide sobre o óbvio, mas, pelos vistos, difícil de interpretar por vós: destruir, como disse ontem a Deputada Catarina Martins, é muito mais rápido do que recuperar.

Vozes do PSD: — É verdade, é verdade!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Aliás, os senhores foram muito lesto na destruição e são, hoje, muito lentos em compreender o trabalho que a maioria de esquerda teve de fazer neste Parlamento.

Mas a minoria parlamentar de direita, além de se apresentar zangada com o País, apresenta-se também zangada com o sucesso deste Governo...

O Sr. **Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares**: — E uns com os outros!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — ... e é sobre isso que também queríamos dizer algumas coisas.

Ouvimos, hoje, aqui coisas absolutamente inacreditáveis. Na bancada do PSD, conseguiu-se dizer as coisas mais incríveis e sair daqui com um sorriso na cara. E, de facto, nós só não sorrimos porque são graves as declarações que aqui foram feitas.

Falaram sobre a rodovia — e mentiram! Falaram sobre a ferrovia e acusaram-nos de que iríamos ficar isolados face ao resto da Europa — imaginem só, um Governo que quer isolar Portugal do resto do mundo! Mas, mais, nas ligações fluviais, aquelas onde o PSD e o CDS-PP ordenaram — porque era o acionista Estado que tomava estas decisões — a venda de um barco da Transtejo/Soflusa — e os portugueses têm de saber isto e temos de repeti-lo até à exaustão — que consideraram excedentário. Excedentário, Srs. Deputados! Foi esta a consideração que os Srs. Deputados fizeram.

Aplausos do PS.

Mas, hoje, apresentam-se aqui a dizer que a frota é curta. A frota é curta, mas os senhores não encomendaram nenhum barco. E, relativamente àquele documento que o Sr. Deputado Hélder Amaral aqui

apresentou, gostava de lhe perguntar: quantos concursos lançou o seu Governo com esse documento? Quantas viaturas adquiriu? Qual foi a renovação de frota que fez?

Afinal, é aquilo que tem na mão: é papel! Tal como aquilo que veio aqui fazer: foi um mero papel!

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — É o vosso papel!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — O CDS-PP apresentou-se hoje apaixonado. Nós já conhecemos a paixão do CDS pela lavoura, já conhecemos a paixão do CDS pelos contribuintes, conhecemos também a paixão do CDS pelos pensionistas — e sabemos que foram todos amores que correram mal.

Mas, em relação à paixão do CDS pelos grevistas, é preciso dizer uma coisa: foi a 12 de dezembro de 2014 que Paulo Portas disse que a greve era um ato de egoísmo. Então, nós perguntamos: não é este o mesmo CDS de Paulo Portas? É uma questão que tem de se colocar para os portugueses saberem exatamente a falta de vergonha dos vossos argumentos!

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Falta de vergonha é a sua intervenção! É mesmo muita falta de vergonha!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Permitam-me que vos diga mais, Srs. Deputados: relativamente à ferrovia, é também importante destacar os investimentos que estão a ser feitos, os investimentos que, aliás, pela primeira vez em 20 anos, estão a ser feitos.

O Sr. **Presidente**: — Já ultrapassou o seu tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Sr. Presidente, finalizarei, dizendo o seguinte: este é um Governo que conseguiu colocar Portugal, em termos de fundos comunitários, em primeiro lugar. Este é um Governo que conseguiu ter o Programa com maior execução. É também o Governo que tem 5 dos 10 projetos com melhor execução. E, então, pergunta-se: à direita, ser o primeiro não chega?

Aplausos do PS.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: O debate de hoje é bastante revelador, mas não deixa de ser, ao mesmo tempo, revoltante, quando ouvimos Deputados, que poderão ir a Cacilhas e ao Seixal de motorista mas que não sabem como é que se apanha o barco para lá, vir aqui falar do estado em que se encontra o transporte fluvial.

Aplausos do PCP.

Protestos do PSD e do CDS.

O Sr. **Emídio Guerreiro** (PSD): — Quem chega aqui de motorista é o Governo!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — É revoltante também, Srs. Membros do Governo, porque ouvimos falar dos problemas dos transportes, dando destaque ao problema de ontem no Seixal, como se o problema fosse o que aconteceu ontem. O problema não é de ontem, e muito menos é de um barco! É de frotas inteiras e de uma política de décadas, de indigência no investimento na manutenção, que só continua porque o PSD e o PS não aprovaram, e voltaram a não aprovar, as propostas que o PCP, mais uma vez, apresentou no Orçamento do Estado.

Aplausos do PCP.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

É que, quando apresentámos uma proposta de reforço de verbas para a Transtejo e para a Soflusa, quando propusemos que se pudesse desbloquear, inclusivamente no plano burocrático, o que está previsto para a manutenção das frotas quer no transporte fluvial, quer no transporte ferroviário, aquilo que aconteceu foi que a proposta do PCP foi rejeitada, com votos contra do PS e a abstenção do PSD. Foi essa maioria parlamentar que impediu a aprovação das medidas necessárias para que os problemas fossem resolvidos. E os Srs. Deputados só falam do que se passou ontem no Seixal, porque, ontem, no Seixal, houve um grito de revolta dos utentes e das populações!

Vozes do PCP: — Muito bem! Bem lembrado!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Há anos que os trabalhadores e os utentes estão em luta para denunciar o problema que existe e para o qual, nós, aqui, na Assembleia, incessantemente, temos vindo a alertar.

O Sr. **Presidente:** — Sr. Deputado, já ultrapassou o seu tempo.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Vou terminar, Sr. Presidente.

Por isso, Sr.^{as} e Srs. Deputados, não podemos ficar conformados com esta pretensa inevitabilidade de escolher entre os que dizem mata e os que dizem esfolia. É mesmo necessário e urgente uma outra política!

Aplausos do PCP.

O Sr. **Presidente:** — Tem ainda a palavra, pelo Grupo Parlamentar do PSD, o Sr. Deputado Paulo Rios de Oliveira.

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Ministro: Num estilo que choca um pouco, porque faz lembrar José Sócrates, o Sr. Ministro há três anos que vem aqui, de forma provocatória e arrogante, despejar promessas e realizações.

Acontece que, no último ano de mandato, gostaríamos de ver realizações e não promessas. Gostaríamos de ver o que é que fez! Em bom rigor, o modelo de governação que adotou baseou-se em dois princípios: cativar e prometer. E quando não houver resposta, tem uma boa solução: a culpa é do PSD. De quê? Em geral, a culpa é do PSD!

Risos do PS.

Acontece que a sua retórica choca de frente com a realidade. E nós perguntamos: portugueses, o aeroporto de Lisboa, os aeroportos, a TAP — a tal TAP que era pública — estão a servi-los melhor? Aos que andam de comboio perguntamos: portugueses, os comboios têm melhor serviço? Chegam a horas? Sentem que, hoje, há melhoria? Aos que andam na rodovia, exceto nas estradas que caem, perguntamos: portugueses, sentem que existe investimento na rodovia? É tudo isto que choca com a realidade e quem nos ouve sabe que não é verdade!

O Sr. **Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares:** — Portugueses, em quem confiam?!

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — Sr. Ministro, este é o Governo que menos investe! Por muito que digam o contrário, é o Governo que menos investe! E não vale a pena o PCP vir fingir que não apoia, porque este é o vosso Governo e esta é a vossa realização.

O Sr. **Luís Moreira Testa** (PS): — E esse é o vosso problema!

O Sr. **Paulo Rios de Oliveira** (PSD): — E os portugueses sabem que isso é verdade!

Aplausos do PSD.

O Sr. **Presidente**: — Tem agora palavra, para encerrar o debate, pelo Grupo Parlamentar do CDS-PP, o Sr. Deputado Nuno Magalhães.

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: No final do debate, vamos ser claros e dizer que, em 2018, vamos ter a mais alta carga fiscal e contributiva desde que há registo e, no mesmo ano, a qualidade de serviços públicos mais baixa de sempre.

Os portugueses, hoje, percebem que, afinal, a austeridade não acabou, que a promessa de investimento nos serviços do Estado era só isso, uma promessa, e que o Estado — o Governo e a maioria que o suporta — abandonou uma parte de Portugal à sua sorte.

Abandonou os portugueses nos incêndios de 2017, quer em Pedrógão quer na zona Centro do País.

Abandonou-os em Monchique, no ano passado, ou na estrada, em Borba, há poucas semanas, hostilizando, ao mesmo tempo, os bombeiros.

Abandonou os utentes dos transportes na Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente em Setúbal, e na Área Metropolitana do Porto, que, diariamente, se veem confrontados com o terceiro-mundista dilema de saber se têm ou não transporte para ir trabalhar, que esperam e desesperam por carruagens, barcos e autocarros que não chegam, não existem ou são suprimidos, mas hostiliza os trabalhadores da Carris, da CP, da Fertagus, da Soflusa ou do Metro, ao mesmo tempo.

Abandonou os utentes do Serviço Nacional de Saúde, adiando a construção de hospitais, que inscreve há quatro anos consecutivos no Orçamento do Estado, adiando cirurgias, intervenções e consultas, e hostilizando médicos e enfermeiros, ao mesmo tempo.

Abandonou os alunos e os encarregados de educação, adiando a reabilitação e a construção de escolas, que sempre reivindicaram na oposição e prometeram no Governo, mas que não saem do papel, hostilizando professores e auxiliares de educação, ao mesmo tempo.

Abandonou os cidadãos que recorrem à justiça, abrindo «centros de atendimento», onde prometera reabrir tribunais, hostilizando juizes, magistrados, funcionários judiciais ou guardas prisionais, ao mesmo tempo.

Abandonou as forças e os serviços de segurança, não garantindo a necessária renovação de efetivos, esquadras e quartéis que prometera, hostilizando agentes da PSP (Polícia de Segurança Pública), militares da GNR (Guarda Nacional Republicana) e investigadores da Polícia Judiciária e do SEF (Serviço de Estrangeiros e Fronteiras), ao mesmo tempo.

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

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Tudo isto, sem ter responsabilidade nenhuma! É que, se não é do tempo, é da Europa; se não é dos privados, é das autarquias locais; se não é da conjuntura internacional, é das classes profissionais, que são ingratas, irresponsáveis e que até protestam.

Mas sempre, sempre e sempre, e em qualquer caso, a responsabilidade maior é a do anterior Governo, que cometeu a «maldade» de tirar o País da bancarrota socialista, a que muitos socialistas, hoje, como então, governantes, conduziram o País.

Sr.^{as} e Srs. Deputados do PS, do Bloco de Esquerda, do PCP e de Os Verdes, é caso para dizer que a farsa acabou. Quatro anos volvidos, quatro Orçamentos depois de tomado o poder que as urnas não vos deram, a responsabilidade é vossa, é toda vossa!

Aplausos do CDS-PP.

Não planearam, não organizaram, não executaram, não cumpriram, não governaram e, agora, até abandonam ideias, como a do aeroporto de Lisboa, que anunciaram mas teimam em esquecer, ou regateiam nos tribunais indemnizações para concidadãos nossos que deixaram sem qualquer tipo de proteção.

A verdade, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, é que temos um Estado que é recordista em arrecadar em impostos aos portugueses. Sim, a arrecadar impostos com as duas mãos sobre os rendimentos que dizem que devolveram, mas só com uma.

Temos a mais alta carga fiscal de sempre. «Não são impostos diretos sobre o rendimento», diria o Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares. Não, não são. Mas são diretos sobre o consumo de bens essenciais e diretos sobre a prestação de serviços públicos essenciais que afetam os portugueses.

São, independentemente da sua natureza, o que são: custos, onerações, provações, taxas, impostos, encargos a mais sobre os cidadãos!

E a verdade, que vos dói, é que nunca tantos pagaram tanto para receberem tão pouco em troca.

Aplausos do CDS-PP.

E bem podem, o PCP e o Bloco de Esquerda, vir fazer a habitual habilidade de fingir que não sabem, não ouvem ou não veem, ou que são até oposição nos tempos livres quando aprovam Orçamentos do Estado, que, hoje, naufragando de tanta consciência pesada, como bem se viu, é preciso dizer que, quase quatro anos depois, quatro Orçamentos depois, quatro votos a favor depois, já não são só cúmplices desta política, são autores materiais de uma política de austeridade mascarada, que põe em causa a segurança e a qualidade de vida dos portugueses.

E bem pode ir lá, Sr. Deputado Bruno Dias, pedir desculpa aos utentes que a verdade — e, se eles sabem, não vão gostar de ter sido enganados — é que a Câmara Municipal do Seixal critica o Governo e o senhor vota aqui um Orçamento que tira barcos às pessoas do Seixal.

Aplausos do CDS-PP e de Deputados do PSD.

Hipocrisia tem limites! E falta de vergonha também!

Sr.^{as} e Srs. Deputados, a história julgar-vos-á assim: como o Governo das esquerdas unidas que, na melhor conjuntura interna e externa dos últimos 30 anos, prestou o pior serviço público aos portugueses desses últimos 30 anos.

Não querem saber, não querem ouvir, não querem ver, como ainda hoje se demonstrou. É que, realmente, hoje ficou provado aquilo que realmente vos interessa: o poder pelo poder e a sua manutenção.

É o costume, conhecemos bem o Partido Socialista. Ficámos a conhecer melhor hoje o Bloco de Esquerda e o PCP. Hoje, os portugueses sabem com o que contam da vossa parte. Da parte do CDS, contarão sempre com um partido que não diz uma coisa e vota outra.

Risos do PS, do BE e do PCP.

Sabe quem é que se ri, Sr. Deputado Bruno Dias? Quem se ri é quem votou no PCP no Seixal e, hoje, vê o Sr. Deputado a votar a favor do Orçamento do Estado que corta verbas para os barcos do Seixal! Esse ri-se, sim, da sua hipocrisia!

Aplausos do CDS-PP.

Protestos do PCP.

Por isso, Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, é o Partido Socialista no seu melhor: bom a prometer e mau a cumprir.

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

O Sr. **Nuno Magalhães** (CDS-PP): — Concluo, Sr. Presidente.

Da nossa parte, não deixaremos que o resultado seja o mesmo que da outra vez e que o País vá outra vez para a bancarrota.

Aplausos do CDS-PP.

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: Eis, Sr. Presidente, o estado desta oposição!

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

Esta oposição que, num momento em que o País ultrapassou a criação de 300 000 empregos na Legislatura, numa altura em que o País reduziu para o nível mais baixo de sempre desde que há estatísticas a pobreza em Portugal, esta oposição que, com o aumento dos abonos de família, com o aumento do salário mínimo nacional, com o aumento das pensões, perdeu o discurso, perdeu o norte, não sabe como fazer oposição e vem para aqui, outra vez, com este discurso passadista,...

O Sr. **Joel Sá** (PSD): — É sempre a mesma ladainha!

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — ... com este discurso sem futuro, e nem sequer do presente se quer ocupar.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Este é o País, apesar do que vai dizendo a oposição, que reduziu para o nível mais baixo do nosso período democrático, dos anos em que temos estatísticas, a pobreza, que criou mais de 300 000 empregos, que tem mais profissionais na saúde, que tem uma escola pública mais inclusiva e que, sim, também tem infraestruturas em que pode confiar, Sr.^{as} e Srs. Deputados.

Protestos do PSD.

Depois de um debate acalorado, como é próprio deste Parlamento, regressemos à serenidade, para debater as infraestruturas e para falar do tema,...

Risos do PSD.

... e não ao alarmismo com que CDS e PSD aqui quiseram vir debater o tema das infraestruturas.

Temos um sistema de gestão das infraestruturas críticas que leva mais de uma década e que, se não estivesse bem, os senhores podiam ter alterado, mas que, certamente, por estar avalizado tecnicamente pelo LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil), consideraram adequado. Esse sistema continua a nortear, a estruturar as nossas prioridades de intervenção.

Os portugueses devem saber que foi a partir daí que escolhemos fazer e que fizemos as obras na Ponte do Albardão, ao pé de Reguengos, na ponte de Belder, na ponte metálica de Abrantes, na ponte do Guadiana, no IP3, na Ponte 25 de Abril, no IC1, na EN361 e na EN362. Estes são alguns exemplos de obras importantes para a segurança da circulação, para a segurança da vida dos portugueses — e, isto, para não falar das muitas pontes ferroviárias que estão em obras neste momento, como, por exemplo, entre a Covilhã e a Guarda.

Fizemos também o nosso trabalho de casa durante dois anos, fazendo os projetos que não nos deixaram. Ó Sr. Deputado Hélder Amaral, com o *PowerPoint* do PETI (Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas) e sem nenhum projeto na gaveta — ou, para ser mais rigoroso, com três ou quatro projetos na gaveta —, não fazíamos obras na ferrovia, em Portugal! Foi preciso fazer os projetos que os senhores não deixaram lá. O PETI,

para efeitos de obra, não passava de um documento estratégico que era preciso concretizar. Tivemos de fazer o Ferrovias 2020 e tivemos de fazer os projetos que não estavam na Infraestruturas de Portugal. E é lamentável que, durante anos, não os tivessem feito.

Fizemos o trabalho de casa, dizia, e, por isso, hoje, podemos dizer a este Parlamento que, em 2018, duplica o investimento da Infraestruturas de Portugal e, em particular, duplica o investimento ferroviário, em Portugal.

Aplausos do PS.

Temos mais investimento na conservação rodoviária e na conservação ferroviária nesta Legislatura — mais 22% na rodovia e mais 14% na ferrovia. Consignámos mais de 100 milhões de euros de novo investimento na conservação rodoviária e lançámos já mais de 120 milhões de euros de conservação na nossa ferrovia. E fizemos os investimentos que dissemos que estamos a fazer.

Srs. Deputados, eu não venho para aqui com falta de rigor e com propaganda.

Vozes do PSD: — Ah!...

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas:** — Pois é, agora vão ter de ouvir até ao fim!

Se querem saber onde estão os 300 km das obras da ferrovia, eu digo, porque não venho para aqui com conversas sem sustentação.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Podem gritar, mas vão ter de ouvir!

Continuação de protestos do PSD e do CDS-PP.

Vão ter de ouvir! Querem ouvir, Srs. Deputados?! Podem gritar, mas vão ter de ouvir!

O Sr. **Presidente:** — Srs. Deputados, deixem o Sr. Ministro concluir, por favor.

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas:** — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Querem ouvir? Eu digo onde estão os 300 km das obras da ferrovia: 94 km de obras na Linha do Minho; 48 km de obras na Linha da Beira Baixa; 36 km na Linha do Norte, entre Alfarelos e Pampilhosa; 14 km na Linha do Douro; 4 km entre Valadares e Gaia; 7 km entre o Luso e Tрезói; e 100 km entre Évora e a fronteira. Façam as contas! Têm aqui as obras do Ferrovias 2020, que estão aí por todo o País! Vão dar a volta ao País, vão ver as obras do Ferrovias 2020!

Aplausos do PS.

Protestos do PSD e do CDS-PP.

Vão ver as obras, que elas estão lá no terreno! Estão aqui as obras do Ferrovias 2020, Srs. Deputados! É verdade!

Aplausos do PS.

E o investimento há de continuar a crescer, porque estão lançadas obras muito significativas. Só a obra entre Évora e Elvas, só esta, são quase 500 milhões de euros de investimento na ferrovia, em Portugal. Mais 20% de investimento, no próximo ano, na administração central, e mais 34% no meu Ministério, no Ministério do Planeamento e das Infraestruturas.

E hão de ter também novidades sobre o aeroporto — não perdem pela demora! —, hão de tê-las em breve, Srs. Deputados.

Mas quero recordar aqui o apagão da reprogramação. Na sexta-feira passada, era «encherem o peito» e dizerem que era só propaganda. E também diziam que era só até quarta-feira, que não perdíamos pela demora. Ora, hoje, «meteram a viola no saco» e não quiseram discutir aqui a reprogramação do Portugal 2020, Sr. Presidente.

Aplausos do PS.

Sr. Presidente, a reprogramação do Portugal 2020 traduz-se em obras concretas para melhorar a vida dos portugueses.

Aplausos do PS.

Sim, são 1000 milhões de euros para as qualificações dos portugueses onde elas faziam mais falta: nos adultos e no ensino profissional. São 1300 milhões de euros para a coesão territorial e são 5000 milhões de euros para o investimento empresarial.

Resultados concretos: vão ser 20 000 postos de trabalho propiciados por este investimento empresarial, vão ser 80 zonas de localização empresarial que vão ser apoiadas no âmbito da reprogramação e vão ser mais 60 escolas apoiadas no âmbito da reprogramação.

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

O Sr. **Ministro do Planeamento e das Infraestruturas**: — E nós trazemos aqui, sim, resultados concretos, investimento concreto. Percebemos bem que a oposição já só pensa em falar do passado, porque não lhe interessa discutir o presente de Portugal.

O presente de Portugal é um País mais competitivo, é um País com menos desigualdades, é um País com menos pobreza. É um País que está a apostar no seu futuro estrategicamente, também com investimento nas infraestruturas, também com investimento na ferrovia.

Aplausos do PS.

O Sr. **Presidente**: — Chegámos ao fim da interpelação ao Governo n.º 23/XIII/4.^a (CDS-PP) e, assim, dos nossos trabalhos de hoje.

A próxima sessão plenária terá lugar amanhã, às 15 horas, com uma ordem do dia fixada pelo Grupo Parlamentar do PSD, sobre habitação — arrendamento urbano, em que estarão em debate, na generalidade, os seguintes projetos de lei: n.º 864/XIII/3.^a (PSD) — Alteração do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares para dedução de encargos com imóveis de jovens até 30 anos com contratos de arrendamento; n.º 1038/XIII/4.^a (PSD) — Cria o regime jurídico do seguro de renda; n.º 1039/XIII/4.^a (PSD) — Cria um programa de cooperação entre o Estado e as autarquias locais para o aproveitamento do património imobiliário público com vista ao arrendamento; n.º 1040/XIII/4.^a (PSD) — Cria o fundo de garantia para o arrendamento; n.º 1041/XIII/4.^a (PSD) — Alteração do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares para exclusão da tributação dos montantes das indemnizações por denúncias de contratos de arrendamentos habitacionais de sujeitos passivos com baixo RABC; n.º 1042/XIII/4.^a (PSD) — Proceda à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 175/2012, de 2 de agosto, para redefinição dos termos de funcionamento da Comissão Nacional da Habitação; n.º 1043/XIII/4.^a (PSD) — Proceda à sexta alteração ao Novo Regime do Arrendamento Urbano, aprovado pela Lei n.º 6/2006, de 27 de fevereiro, para aperfeiçoamento do balcão nacional do arrendamento e atribuição de novas soluções sociais; n.º 1044/XIII/4.^a (PSD) — Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 156/2015, de 10 de agosto, para atribuição de um subsídio para o arrendamento para famílias numerosas e monoparentais; n.º 1045/XIII/4.^a (PSD) — Cria o regime jurídico do arrendamento urbano para efeitos de qualificação, educação e formação; e n.º 1046/XIII/4.^a (PSD) — Alteração da taxa especial dos rendimentos prediais.

Do ponto dois, constam votações regimentais.

Desejo a todos um resto de boa tarde.

Está encerrada a sessão.

Eram 17 horas e 34 minutos.

Presenças e faltas dos Deputados à reunião plenária.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.