



COMISSÃO DE ECONOMIA E DE OBRAS PÚBLICAS

---

EXMO SENHOR  
Presidente da Comissão de Orçamento,  
Finanças e Administração Pública

N/Refª: 276/CEOP

Data: 28 de outubro de 2014

Para os devidos efeitos, junto envio a Vossa Excelência o Parecer referente à **Proposta de Lei 253/XII/4ª** – “Aprova as Grandes Opções do Plano para 2015.” que foi aprovado por unanimidade, com a ausência do BE e PEV, na reunião desta Comissão realizada em 28 de outubro.

Com os meus melhores cumprimentos,

**Pedro Pinto**  
Presidente



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

**Parecer**

Proposta de Lei n.º 253/XII/4ª (GOV)

**Autor:**

Rui Paulo Figueiredo (PS)

---

**“Grande Opções do Plano para 2015”**



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

**ÍNDICE**

**PARTE I - CONSIDERANDOS**

**PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

**PARTE III - CONCLUSÕES**



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

### PARTE I - CONSIDERANDOS

#### 1. NOTA PRELIMINAR

O Governo tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República a Proposta de Lei n.º 253/XII/4.<sup>a</sup>, que Aprova as Grandes Opções do Plano para 2015.

A presente iniciativa é apresentada pelo Governo, no âmbito da sua competência política prevista nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa.

Por despacho da Senhora Presidente da Assembleia da República, de 15 de outubro de 2014, a citada proposta de Lei baixou à Comissão de Orçamento e Finanças, que, por sua vez, a remeteu às comissões especializadas para emissão de parecer sobre as matérias da sua competência.

Nos termos do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 206.º do Regimento da Assembleia da República, compete à Comissão de Economia e Obras Públicas a elaboração de parecer, na parte que diz respeito às matérias da sua competência.

Nestes termos, o objeto do presente parecer restringe-se exclusivamente às matérias constantes na Proposta de Lei n.º 253/XII/4.<sup>a</sup> - Grandes Opções do Plano 2015 que se integram no âmbito da Comissão de Economia e das Obras Públicas.



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

## 2. DO OBJETO, CONTEÚDO E MOTIVAÇÃO DA INICIATIVA

De uma forma sucinta, elencamos os pontos relativos às competências da Comissão de Economia e Obras Públicas presentes nas Grandes Opções do Plano para 2015.

### 2.1) Investimento e Competitividade

Manutenção de condições que assegurem às empresas a diversificação das suas fontes de financiamento, com ênfase em soluções que lhes permitam reequilibrar balanços, reforçando significativamente os seus capitais próprios.

### 2.2) Internacionalização da Economia

Política de fomento da atividade exportadora que privilegie a diversificação de mercados alvo, apostando no aprofundamento das relações comerciais com países de língua portuguesa, e na afirmação do posicionamento internacional de Portugal desenvolvendo a «Marca Portugal».

### 2.3) I&D, Inovação, e Empreendedorismo

Continuarão a ser implementadas medidas que visem atuar ao nível da produtividade e da capacidade de criação de valor, especialmente das PME, promovendo o investimento inteligente em sectores intensivos em tecnologia e/ou conhecimento, através de incentivos financeiros no âmbito do Portugal 2020.

### 2.4) Consumo Interno e Defesa do Consumidor

Em 2015 será dada continuidade à proteção dos consumidores em particular nos sectores de atividade económica sujeitos a regulação económica, tais como os serviços públicos essenciais, os serviços financeiros e os serviços de transporte. Será promovida a proteção dos grupos de consumidores vulneráveis, mediante ações de informação com vista à sua capacitação e ao seu aconselhamento e acompanhamento em matéria de endividamento, incentivando o consumo responsável.

---

### 2.5) Comércio

Será feita uma aposta na promoção da competitividade dos Setores do Comércio e Serviços, do seu potencial de internacionalização, bem como da inovação dos negócios.

### 2.6) Infraestruturas, Transportes e Comunicações

O ano de 2015 será marcado pela concretização e lançamento de investimentos previstos no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), investimentos sobretudo a nível ferroviário e portuário, que será também acompanhado, no terreno, pelo plano de obras de proximidade ao nível rodoviário, requalificando a rede básica de infraestruturas rodoviárias.

As intervenções de âmbito ferroviário terão especial incidência nas Linhas do Norte, Minho, Douro, Oeste, Beira-Alta, Beira-Baixa, Algarve e nos corredores Aveiro-Vilar Formoso e Sines-Caia, no âmbito dos compromissos portugueses em matéria de redes transeuropeias de transportes.

No que se refere aos investimentos portuários, embora estes não tenham expressão orçamental por serem essencialmente de génese privada e pelo facto de as Administrações Portuárias não estarem integradas no perímetro orçamental, importa referir o desenvolvimento de projetos em curso ou a lançar em 2015 dos quais se destacam os investimentos nos terminais portuários de Leixões, Sines e Lisboa ou dos terminais de cruzeiros de Leixões e de Lisboa.

No plano rodoviário merece destaque a conclusão do troço de ligação à fronteira em Vilar Formoso, no âmbito da Rede Transeuropeia de Transportes.

No sector dos transportes, e no quadro da reestruturação das empresas do SEE iniciado em 2011, serão concluídos os processos de subconcessão a operadores privados das operações de serviço público de transporte de passageiros nas Áreas Metropolitanas do Porto e Lisboa. No seguimento do processo de transformação estrutural do sector dos transportes e de maneira a acompanhar a liberalização do sector, será ainda reformado o seu modelo de regulação, designadamente através da



## Comissão de Economia e Obras Públicas

entrada em funcionamento da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e consequente revisão dos estatutos do Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

Serão ainda desenvolvidas as seguintes medidas com impacto direto no esforço de consolidação:

- Redução das indemnizações compensatórias atribuídas às empresas pela prestação do serviço público de transportes;
- A fusão da Rede Ferroviária Nacional, E.P.E. (REFER), e da Estradas de Portugal, S.A. (EP);
- Ainda no sector dos transportes, será implementado o Portugal Porta-a-Porta e o alargamento das regras do Passe Social+ a todo o país.

### 2.7) Turismo

O Governo pretende manter os resultados que o setor tem alcançado, bem como assegurar o desempenho das novas funções que serão atribuídas ao Turismo de Portugal, I.P., em matéria de regulação do jogo “online”, sem pôr em causa a redução de despesa de 30% face a 2011.

### 2.8) Programa de Privatizações e Concessões

Nas GOP para 2015 o Governo pretende:

1. Conclusão formal do processo de privatização dos CTT - Correios de Portugal, S.A.
2. Relançamento do processo de privatização da TAP, que deverá ocorrer ainda durante o ano de 2014, quando se verificar a existência de condições de mercado propícias ao sucesso da operação;
3. Concessão da operação dos transportes públicos do Porto, a cargo das empresas públicas STCP e Metro do Porto e, ainda em 2014, o início do procedimento para a concessão da operação da Carris e do Metropolitano de Lisboa;

Comissão de Economia e Obras Públicas

4. Início ao processo de privatização da CP Carga e da Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF), prevendo-se a sua conclusão em 2015;
5. No seguimento do processo de concessão da operação da Carris, será iniciada a privatização da sociedade Carristur;
6. No âmbito das áreas sob jurisdição das administrações portuárias proceder-se-á à desafetação de áreas não associadas a usos portuários e serão concretizadas concessões para a náutica de recreio e cruzeiros.

#### 2.9) Parcerias Público Privadas

O Governo pretende no ano de 2015 efetuar a negociação de diversos contratos de Parceria Público-Privada (PPP) com o objetivo de (i) alcançar reduções significativas dos encargos públicos e, conseqüentemente, do esforço que recai sobre os contribuintes; (ii) estabilizar contratos e alinhar adequadamente as estruturas de incentivos entre os parceiros públicos e privados; e (iii) minimizar riscos contingentes futuros e resolver diferendos existentes.

#### Sector Rodoviário

No que concerne às PPP do sector rodoviário prevê-se para 2015 a entrada em vigor dos novos contratos de concessão, resultantes dos processos negociais relativos às Concessões do Estado (ex-SCUT) Subconcessões, que implicarão uma redução da despesa na ordem dos 306 milhões de euros face ao cenário anterior.

A redução dos pagamentos do Estado resulta do efeito conjugado de várias medidas, designadamente, da redução da taxa interna de rentabilidade (TIR) acionista prevista em caso base, da redução de encargos operacionais e com grandes reparações, e da apropriação das contas de reserva associadas.

Em 2014, a comissão de negociação, constituída por membros da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP) e da EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP),





## Comissão de Economia e Obras Públicas

centrou o seu trabalho no desenvolvimento e preparação da conclusão dos processos de renegociação dos seguintes contratos de PPP do sector rodoviário:

- (i) as concessões ex-SCUTS (Norte Litoral, Grande Porto, Interior Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior e Algarve);
- (ii) as concessões do Norte e da Grande Lisboa;
- (iii) as subconcessões da EP (Transmontana, Baixo Tejo, Baixo Alentejo, Litoral Oeste, Pinhal Interior e Algarve Litoral).

Neste enquadramento, à data da apresentação da Proposta do Orçamento do Estado para 2015, e no que se refere quer às concessões Grande Porto, Interior Norte, Costa de Prata, Beira Litoral/Beira Alta, Beira Interior, Norte e Grande Lisboa, quer às subconcessões Baixo Alentejo e Algarve Litoral, tinham sido já acordados os diversos instrumentos jurídicos relevantes, bem como assegurada uma concordância integral entre a comissão de negociação, as respetivas concessionárias e as correspondentes estruturas acionistas, encontrando-se estes consensos em processo de apreciação pelas respetivas entidades financiadoras, já se arrastando este processo há alguns meses, constituindo condição precedente essencial à conclusão do processo negocial, em particular, à assinatura dos contratos de concessão alterados e à sua remessa ao Tribunal de Contas.

Paralelamente encontrava-se em curso a negociação do clausulado final dos respetivos contratos de concessão e seus anexos das concessões Norte Litoral e do Algarve, com as quais foi possível chegar a acordo, já no decurso do mês de julho de 2014, quanto aos termos gerais da revisão dos respetivos contratos de concessão e em relação ao universo das poupanças futuras daí advenientes.

O montante global de poupanças será ainda acrescido dos resultados do processo de negociação das restantes quatro subconcessões da EP, atualmente em curso, pretendendo-se finalizar estes processos negociais até ao final de 2014.

Para 2015, prevê-se, ainda, a prossecução dos trabalhos das comissões de negociação das concessões atribuídas à Brisa - Auto-Estradas de Portugal, S.A., e à Lusoponte - Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A., nomeadas para o efeito, com o mesmo objetivo de captação de potenciais poupanças adicionais.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

Adicionalmente, há ainda um potencial de benefícios a explorar, relacionado com a otimização da função de cobrança de portagens, dada a perceção geral de que o atual modelo de cobrança, bem como os contratos de prestação de serviços que lhe estão associados, não é suscetível de otimizar as receitas líquidas de portagem, dado que uma parcela significativa das receitas brutas é absorvida no pagamento dos encargos de cobrança.

### Sector Ferroviário

Relativamente às duas PPP existentes no sector ferroviário, foram constituídas em final de 2013 e no início de 2014 duas comissões de negociação nos termos do novo regime legal das PPP, cujos trabalhos deverão ser prosseguidos ao longo de 2015, tendo como objetivo reduzir os encargos do Estado, nomeadamente através da adequação do sistema e exploração da concessão à procura real verificada e previsível para o futuro.

No caso da concessão do Eixo Norte-Sul, a comissão tem por objetivo aferir da validade do pedido de reposição do reequilíbrio financeiro do contrato submetido pela concessionária, e minimizar eventuais impactos financeiros para o Estado.

Relativamente ao Metro Sul do Tejo, verifica-se que os níveis de procura deste serviço encontram-se substancialmente abaixo dos previstos no respetivo contrato de concessão, daí resultando uma obrigação anual de compensação à concessionária por insuficiência de tráfego.

Comissão de Economia e Obras Públicas

Quadro II.3.5. Previsão dos Encargos Plurianuais com as PPP

Sectores	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Rodoviárias	987	924	1.125	1.018	983	926	940	869	843
<i>encargos brutos</i>	1.267	1.298	1.483	1.404	1.376	1.325	1.355	1.290	1.267
<i>receitas</i>	280	374	358	386	393	399	415	421	425
Ferrovíarias	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Saúde	414	400	399	392	385	273	179	141	51
Segurança	49	49	47	45	43	30	29	16	0
<b>Total</b>	<b>1.458</b>	<b>1.382</b>	<b>1.580</b>	<b>1.464</b>	<b>1.421</b>	<b>1.239</b>	<b>1.156</b>	<b>1.036</b>	<b>903</b>

Sectores	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Rodoviárias	706	636	429	398	291	221	177	109	190
<i>encargos brutos</i>	1.137	1.075	1.061	938	840	772	732	606	538
<i>receitas</i>	431	439	632	540	549	551	556	497	348
Ferrovíarias	9	9	9	9	9	9	9	9	10
Saúde	37	40	40	37	35	36	39	39	36
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>752</b>	<b>686</b>	<b>478</b>	<b>445</b>	<b>336</b>	<b>267</b>	<b>225</b>	<b>158</b>	<b>235</b>

Sectores	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Rodoviárias	148	118	118	88	108	103	113	-40	-29	0
<i>encargos brutos</i>	377	310	313	286	256	247	252	10	3	0
<i>receitas</i>	228	192	195	199	149	143	139	50	32	0
Ferrovíarias	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saúde	35	33	31	31	31	31	28	21	7	3
Segurança	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>193</b>	<b>151</b>	<b>149</b>	<b>119</b>	<b>139</b>	<b>135</b>	<b>141</b>	<b>-20</b>	<b>-22</b>	<b>3</b>

Notas: 1 - Os encargos brutos com as parcerias rodoviárias foram calculados numa base comparável ao do exercício do OE 2014, no que respeita ao conjunto das concessões em apreciação, tendo por base o cenário de negociação mais provável em cada contrato;

2 - Os valores de 2014 correspondem a estimativas para o fecho do ano, a preços do ano corrente;

3 - Os valores futuros estão a preços constantes de 2015, IVA incluído;

4 - As previsões de receita com as parcerias rodoviárias baseiam-se em projeções de tráfego atualizadas em 2014.

Fonte: Entidades Gestoras dos Projetos.

QUADRO - GOP, pág. 64 do Relatório do OE 2015

### 2.10) QREN e PORTUGAL 2020

Constituindo-se como o principal instrumento da Política Regional no país, a transição do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN) 2007-2013 para o Portugal 2020 e, fundamentalmente, o arranque do novo ciclo de apoio dos fundos estruturais e de investimento da EU, assumem uma importância central na implementação dos objetivos e da estratégia da política para os próximos anos.

O Acordo de Parceria entre Portugal e a Comissão Europeia, denominado Portugal 2020, aprovado em julho de 2014, deverá iniciar a sua execução ainda este ano, e adota os princípios de programação da Estratégia Europa 2020 consagrando a política de desenvolvimento económico, social, ambiental e territorial que estimulará o

Comissão de Economia e Obras Públicas

crescimento e a criação de emprego nos próximos anos, visando a redução da pobreza e a correção do desequilíbrio externo ainda existente.

A aplicação dos fundos estruturais e de investimento encontra-se organizada em quatro domínios temáticos - competitividade e internacionalização, inclusão social e emprego, capital humano, sustentabilidade e eficiência no uso de recursos - considerando também domínios transversais relativos à reforma da Administração Pública e à territorialização das intervenções.

O QREN manter-se-á em execução até ao final de 2015, tendo-se traduzido num investimento comunitário de cerca de 21,5 mil milhões de euros, a que corresponde um investimento total de cerca de 28,8 mil milhões de euros e um financiamento público nacional de 4,5 mil milhões de euros e com uma taxa de execução que ultrapassa os 80%, garantindo-se em 2015 a total execução deste Quadro.

As regiões «de convergência» (Norte, Centro, Alentejo e Açores) irão receber 91,4 % das verbas associadas ao Portugal 2020 (a que acresce a participação que vierem a ter no Fundo de Coesão que tem um âmbito nacional). Lisboa e Madeira são consideradas «desenvolvidas» pela UE e o Algarve é uma região «em transição».

### 2.11) Energia

De entre as medidas prioritárias com impacto direto destacam-se:

- O apoio a projetos de fomento do Crescimento Verde através de um fundo alavancado a partir da estruturação de instrumentos financeiros com forte potencial de investimento e da reforma dos fundos públicos ambientais;
- A concretização, num quadro de neutralidade do sistema fiscal, de uma reforma fiscal verde capaz de diversificar as fontes de receita;
- A concretização, no âmbito da promoção da mobilidade elétrica, de programas de mobilidade sustentável na administração pública despesa total consolidada do Subsector dos Serviços e Fundos Autónomos (SFA), apresenta um aumento de 16,4%, justificado essencialmente pela integração neste subsector do FSSSE, o qual



## Comissão de Economia e Obras Públicas

apresenta um orçamento de 150 milhões de euros financiado por receitas gerais, com o objetivo de contribuir para a promoção do equilíbrio e sustentabilidade sistémica do sector energético, designadamente através da redução da dívida tarifária do Sistema Elétrico Nacional (SEM) e do financiamento de políticas do sector energético e da política energética de cariz social e ambiental, relacionadas com medidas de eficiência energética.

Portugal tem sido um dos principais impulsionadores de uma meta para interligações de eletricidade de, pelo menos, 25 % da capacidade de produção, em 2030 e para todos os Estados-Membros. O cumprimento das metas assenta num modelo energético apoiado na racionalidade económica e na sustentabilidade, que assegure custos de energia sustentáveis, sem comprometer a competitividade das empresas, o desenvolvimento sustentável e a qualidade de vida dos cidadãos.

O modelo baseia-se na implementação das medidas definidas para o período 2012-2015, destinadas: (i) ao reforço da efetiva liberalização dos mercados da eletricidade e do gás natural (processo em curso e intensificado com a recente adaptação do enquadramento legal do setor), promovendo a concorrência entre os agentes de mercado e a transparência; (ii) ao estabelecimento de metas relativamente às interligações entre a Península Ibérica e o resto da Europa; (iii) à melhoria substancial da eficiência energética do País, nomeadamente através da execução do Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE) e da promoção da eficiência energética na reabilitação do parque edificado; e (iv) ao investimento na utilização de energia proveniente de fontes endógenas renováveis, nos termos do Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis (PNAER), como fator determinante para a diversificação do mix energético do País e, logo, para diminuir a dependência energética externa e garantir a segurança de abastecimento.

Em termos de iniciativas relevantes com impacto em 2015, salientam-se:

. Estabelecimento, no contexto Europeu, de objetivos para as interligações de energia elétrica e para as interligações de gás natural, posicionando Portugal como porta de entrada de gás natural liquefeito na Europa.



Comissão de Economia e Obras Públicas

- 
- . Aplicação de novo regime remuneratório para a produção de energias renováveis.
  - . Consolidação dos programas de apoio à eficiência energética e dinamização do mercado das empresas de serviços de energia.
  - . Operacionalização do regime de produção distribuída
  - . Monitorização do alargamento da tarifa social de eletricidade
  - . Regulamentação e monitorização dos combustíveis

**PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

O Deputado relator é da opinião, como já referiu no passado, que as Grande Opções do Plano não devem constituir-se apenas como uma formalidade legal.

As mesmas devem permitir uma visão do desenvolvimento global e a base para o Orçamento de Estado para o ano de 2015 permitindo, desse modo, comparações com as Grandes Opções do Plano de Longo Prazo já aprovadas. Analogamente, permitir perspetivar também a ação fiscalizadora da Assembleia da República em sede de Comissões.

É essa visão global que não existe, para mim, e não só para mim, no documento em apreço.

Estamos somente perante um elenco de ideias e objetivos pouco articulados entre si. O que prejudica uma política efetiva virada para o crescimento e o emprego.

Aliás, é evidente a ausência de uma visão estratégia para as GOP, sendo disso exemplo a apreciação feita pelo Conselho Económico e Social (CES) quando refere que:

*”Num momento em que se faz o balanço da gestão económica e financeira com o forte enquadramento do PAEF, que se atingiu o máximo de carga fiscal, em que se volta a deteriorar o saldo das contas externas e em que a reestruturação da*



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

*economia não é visível, a ausência desta orientação estratégica é uma lacuna grave que o CES sublinha.”*

Tendo como base o parecer obrigatório do CES que analisa criticamente o documento, o Deputado relator, do ponto de vista setorial, considera que nalgumas áreas o documento é bastante vago, não sendo apresentadas medidas concretas, sendo disso exemplo a matéria relacionada com o QREN e Programação do Portugal 2020, bem como o real papel que será atribuído à Instituição Financeira de Desenvolvimento - o “Banco de Fomento”.

Dada a relevância dos Fundos Comunitários para o crescimento económico assinala-se criticamente este facto.

E entende-se que é uma matéria em que a ação fiscalizadora da CEOP se deve acentuar no próximo ano.

Refira-se, igualmente, que as GOP traduzem um exercício de justificação da ação política levada a cabo por este Governo, ao longo dos seus 3 anos, e que registou a apresentação de 4 Orçamentos de Estado e 8 Orçamentos Retificativos.

Exercício despiciendo e, muitas vezes, pouco rigoroso em termos dos efeitos reais, claramente negativos, que esta ação teve na economia e consequentemente nas famílias portuguesas.

Reveladora da inconsistência da ação governativa e de como, muitas vezes, a realidade difere do discurso é, mais uma vez, a abordagem feita às Parcerias Público-Privadas em sede deste documento.

De facto, comprova-se que as renegociações muitas vezes anunciadas ao longo dos últimos três anos ainda não foram concluídas. Não temos contratos assinados, aprovados em CM e remetidos ao Tribunal de Contas.

Temos uma descrição do que foi feito, do que se pretende fazer e do “estado da arte”. Só não condiz com tudo aquilo que foi anunciado e não foi, ainda, concretizado.



Comissão de Economia e Obras Públicas

Importará seguir, tal como no ano em curso, e como tenho vindo sempre a defender, todos os processos relacionados com a temática das privatizações e concessões, especialmente quanto ao rigor e transparência com que esses processos devem ser concretizados, assim como os seus efeitos no défice, dívida pública e na economia.

Do mesmo modo, em matérias como a regulação e a defesa do consumidor. E, igualmente, na relação com os municípios.

Sendo que, na minha opinião, alguns destes processos não se deveriam concretizar.

Quanto aos indicadores macroeconómicas, e sendo as previsões efetuadas algo a monitorizar com atenção, sempre se dirá que a procura interna começa a dar sinais de alguma recuperação, que deverá ser fortalecida, depois de tanto diabolizada pelo atual Governo, podendo provocar, novamente, alguns desequilíbrios face à ausência de uma política integrada de substituição de importações por produção nacional.

Visão estratégica que também não aparece refletida no documento em análise.

Logo, será, igualmente, importante avaliar o comportamento das exportações e das importações.

No caso das exportações esperando que o seu crescimento seja incrementado. E que exista uma atenção rigorosa aos acordos comerciais em negociação na procura de uma efetiva defesa dos nossos interesses estratégicos.

Interesses estratégicos nacionais que o Governo insiste em desvalorizar na sua ação no domínio da economia. E são igualmente desvalorizados em sede das Grandes Opções do Plano.

Turismo e Energia são áreas muito relevantes para a competitividade do nosso país.

Como tal, devem merecer um reforço acrescido do trabalho da CEOP no sentido de aferir do cumprimento dos objetivos aqui elencados.



**PARTE III - CONCLUSÕES**

1. O Governo tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República a Proposta de Lei n.º 253/XII/4.<sup>a</sup>, relativa às Grandes Opções do Plano para 2015;
2. Esta apresentação foi efetuada nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa, e para efeitos da alínea g) do artigo 161.º do mesmo diploma;
3. Compete à Comissão de Economia e Obras Públicas, nos termos do n.º 3 do artigo 205, e da alínea a) do n.º 1 do artigo 206.º, todos do Regimento da Assembleia da República, emitir o competente parecer sobre a referida Proposta de Lei, relativamente às matérias do seu âmbito de atuação;
4. O presente relatório e parecer incidem exclusivamente sobre as áreas constantes da Proposta de Lei n.º 253/XII/4.<sup>a</sup> e que a que se integram no âmbito da competência material da Comissão de Economia e Obras Públicas.
5. Nestes termos, a Comissão de Economia e Obras Públicas é de Parecer que a Proposta de Lei n.º 253/XII/4.<sup>a</sup> – Grandes Opções do Plano para 2015, na parte respeitante à Economia e Obras Públicas, está em condições de ser apreciada na generalidade pelo plenário da Assembleia da República.

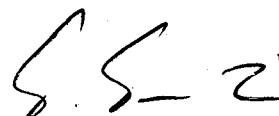
Palácio de S. Bento, 28 de outubro de 2014

**O Deputado Autor do Parecer**



(Rui Paulo Figueiredo)

**O Presidente da Comissão**



(Pedro Pinto)