



# DIÁRIO

## da Assembleia da República

XIV LEGISLATURA

3.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2021-2022)

### REUNIÃO PLENÁRIA DE 24 DE NOVEMBRO DE 2021

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

**Secretários:** Ex.<sup>mos</sup> Srs. [Maria da Luz Gameiro Beja Ferreira Rosinha](#)  
[Lina Maria Cardoso Lopes](#)  
[Nelson Ricardo Esteves Peralta](#)  
[Ana Cristina Cardoso Dias Mesquita](#)

## SUMÁRIO

O Presidente declarou aberta a sessão às 15 horas e 12 minutos.

Deu-se conta do resultado da eleição do Provedor de Justiça, realizada na reunião plenária anterior, tendo sido eleita a Professora Doutora Maria Lúcia da Conceição Abrantes Amaral.

Foi anunciada a entrada na Mesa dos Projetos de Lei n.ºs 1024 e 1025/XIV/3.<sup>a</sup> e dos Projetos de Resolução n.ºs 1524 a 1527/XIV/3.<sup>a</sup>

Foi apreciado e rejeitado, na generalidade, o Projeto de Lei n.º [1022/XIV/3.<sup>a</sup>](#) (PEV) — Estabelece a gratuidade da utilização dos transportes públicos coletivos para pessoas com deficiência, pessoas desempregadas, pessoas com idade igual ou inferior a 18 anos e para estudantes do ensino obrigatório, tendo-se pronunciado, a diverso título, os Deputados [José Luís Ferreira](#) (PEV), [Diana Santos](#) (BE), [Hugo Costa](#) (PS), [Rui Cruz](#) (PSD), [Bebiana Cunha](#) (PAN), [Miguel Arrobas](#) (CDS-PP), [Carlos Pereira](#) (PS), [Bruno Dias](#) (PCP), [André Ventura](#) (CH), [Mariana Silva](#) (PEV), [Isabel Pires](#)

(BE), Joël Bouça Gomes (PS), Carla Madureira (PSD), Jamila Madeira (PS), Carlos Silva (PSD) e Hugo Oliveira e André Pinotes Batista (PS).

Foram aprovados, na generalidade, os Projetos de Resolução n.ºs 663/XIV/2.<sup>a</sup> (CDS-PP) — Recomenda ao Governo a abertura de um serviço de urgência no Hospital Dr. Francisco Zagalo, 719/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) — Reabertura das urgências e reforço do hospital Dr. Francisco Zagalo, em Ovar, e 733/XIV/2.<sup>a</sup> (PSD) — Recomenda ao Governo o início urgente do processo que promova as necessárias obras no bloco operatório do Hospital Dr. Francisco Zagalo, de Ovar, no distrito de Aveiro.

Foram rejeitados os Projetos de Resolução n.ºs 7/XIV/1.<sup>a</sup> (PCP) — Eliminação das portagens na A28, A41, A42 e A29, 8/XIV/1.<sup>a</sup> (PCP) — Eliminação das portagens na A25, 9/XIV/1.<sup>a</sup> (PCP) — Eliminação das portagens na A23, 10/XIV/1.<sup>a</sup> (PCP) — Eliminação das portagens na A24, 11/XIV/1.<sup>a</sup> (PCP) — Pela abolição das portagens na Via do Infante e 19/XIV/1.<sup>a</sup> (BE) — Recomenda ao Governo a abolição das taxas de portagem na A22/Via do Infante.

Foram aprovados, na generalidade, os Projetos de Resolução n.ºs 1275/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) — Recomenda ao Governo a criação da administração dos portos do Algarve e a requalificação e valorização dos portos de pesca e comerciais existentes na região e 1255/XIV/2.<sup>a</sup> (PCP) — Pela criação da administração dos portos do Algarve, integrando todos os portos comerciais, de pesca e de recreio da região algarvia.

Foram aprovados, na generalidade, os Projetos de Resolução n.ºs 943/XIV/2.<sup>a</sup> (PCP) — Propõe medidas para que se iniciem os procedimentos para construção do Novo Edifício, designado Corpo G, do hospital de Beja,

1073/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) — Procedimentos para a ampliação do Hospital José Joaquim Fernandes, em Beja, 157/XIV/1.<sup>a</sup> (BE) — Construção do novo hospital de Barcelos, 1503/XIV/3.<sup>a</sup> (PSD) — Recomenda ao Governo que desenvolva os procedimentos necessários para a construção do novo hospital de Barcelos, 1514/XIV/3.<sup>a</sup> (PCP) — Construção do novo hospital de Barcelos e 1440/XIV/2.<sup>a</sup> (CDS-PP) — Plano Estratégico para o Hospital Geral (Covões) do Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra e foi rejeitado o Projeto de Resolução n.º 776/XIV/2.<sup>a</sup> (PCP) — Em defesa da melhoria dos cuidados de saúde no distrito de Coimbra e pela reversão do processo de fusão dos hospitais do CHUC, E.P.E.

Foram rejeitados os Projetos de Resolução n.ºs 1336/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) — Regulamentação do quadro legislativo aplicável ao assédio no trabalho em matéria de acidentes de trabalho e doenças profissionais e 1393/XIV/2.<sup>a</sup> (Deputada não inscrita Cristina Rodrigues) — Recomenda ao Governo que publique a lista atualizada das doenças profissionais que inclua as doenças resultantes da prática de assédio laboral.

Deu-se conta da decisão do Presidente de deferir a reclamação, apresentada por Deputados do CDS-PP, contra inexactidões do Decreto da Assembleia da República n.º 199/XIV.

Foi anunciada a entrada na Mesa dos Projetos de Resolução n.ºs 1528 a 1538/XIV/3.<sup>a</sup> e do Projeto de Lei n.º 1026/XIV/3.<sup>a</sup>

A Mesa deu ainda conta dos Deputados que estiveram presentes, por videoconferência, na reunião plenária.

O Presidente (Fernando Negrão) encerrou a sessão eram 17 horas e 53 minutos.

O Sr. **Presidente**: — Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Funcionários, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Jornalistas, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Agentes da autoridade, declaro aberta a sessão.

*Eram 15 horas e 12 minutos.*

Podem ser abertas as galerias.

Vamos começar os nossos trabalhos e iniciamos com mensagens que vão ser lidas pela Sr.<sup>a</sup> Secretária Maria da Luz Rosinha.

A Sr.<sup>a</sup> **Secretária** (Maria da Luz Rosinha): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, a ata da eleição da passada sexta-feira para o cargo de Provedor de Justiça é do seguinte teor:

«Aos dezanove dias do mês de novembro de dois mil e vinte e um, procedeu-se à eleição para o cargo de Provedor de Justiça, tendo sido apresentada uma única candidatura, a da Professora Doutora Maria Lúcia da Conceição Abrantes Amaral.

O resultado obtido foi o seguinte:

Votantes — 208

Votos 'sim' — 176

Votos brancos — 30

Votos nulos — 2

O candidato apresentado foi eleito por ter obtido a maioria qualificada constitucionalmente requerida para o efeito.

Para constar se lavrou a presente ata que vai ser devidamente assinada.

Os Deputados Escrutinadores, *Helga Correia — Sofia Araújo.*»

Informo também que deram entrada na Mesa, e foram admitidos, os Projetos de Lei n.<sup>os</sup> [1024/XIV/3.<sup>a</sup>](#) (IL), que baixa à 10.<sup>a</sup> Comissão, e [1025/XIV/3.<sup>a</sup>](#) (CH), que baixa à 10.<sup>a</sup> Comissão, e também os Projetos de Resolução n.<sup>os</sup> [1524/XIV/3.<sup>a</sup>](#) (PS), que baixa à 9.<sup>a</sup> Comissão, [1525/XIV/3.<sup>a</sup>](#) (PCP), que baixa à 11.<sup>a</sup> Comissão, [1526/XIV/3.<sup>a</sup>](#) (BE), que baixa à 11.<sup>a</sup> Comissão, e [1527/XIV/3.<sup>a</sup>](#) (PAN), que baixa à 6.<sup>a</sup> Comissão.

É tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Vamos, assim, entrar no primeiro ponto da ordem do dia, que foi fixada por Os Verdes, que consiste na discussão, na generalidade, do Projeto de Lei n.º 1022/XIV/3.<sup>a</sup> (PEV) — Estabelece a gratuidade da utilização dos transportes públicos coletivos para pessoas com deficiência, pessoas desempregadas, pessoas com idade igual ou inferior a 18 anos e para estudantes do ensino obrigatório.

Tem a palavra, para apresentar o projeto de lei, o Sr. Deputado José Luís Ferreira.

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Hoje, já ninguém tem dúvidas de que as alterações climáticas, associadas ao aquecimento global, têm conduzido à mudança nos padrões de precipitação, ao aumento do nível das águas e a uma maior frequência de fenómenos climáticos extremos.

Ora, uma vez que a ameaça é global, naturalmente a resposta terá também de ser global. Contudo, na parte que nos toca, enquanto País, é absolutamente imperioso, tomar medidas, e a vários níveis.

Sem prejuízo da importância de outras medidas que terão de ser assumidas, é necessário, desde logo, alterar o paradigma, no que diz respeito à política de transportes, investindo, de forma séria, nos transportes públicos e, sobretudo, na ferrovia, de modo a dotar o País de uma política de mobilidade que seja capaz de transformar o transporte público numa verdadeira alternativa à utilização da viatura particular.

Sem pretendermos desvalorizar o conjunto de passos que foram dados nos últimos tempos, nomeadamente os avanços ao nível dos passes sociais, com o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, o PART, a verdade é que falta ainda fazer muito.

Falta fazer muito não só ao nível do investimento do lado da oferta, para dar resposta ao aumento da procura dos transportes públicos abrangidos pelos passes, mas também falta um forte investimento na ferrovia, falta avançar na progressiva gratuidade dos transportes públicos e alargar a oferta a todo o território nacional.

Há, portanto, muito para fazer ao nível dos transportes, que têm o peso que todos sabemos ao nível da emissão de gases com efeito de estufa. Por isso, ao longo dos anos, têm sido inúmeras as propostas de Os

Verdes no sentido da promoção de efetivas políticas de mobilidade coletiva, tendo em conta os seus amplos e reconhecidos benefícios ambientais, sociais e económicos.

Na verdade, já há muito que Os Verdes afirmam que Portugal precisa de um novo paradigma de transportes, tanto ao nível de passageiros como ao nível de mercadorias.

Portugal precisa de um novo paradigma centrado na componente ferroviária que responda às necessidades de mobilidade das populações e do transporte de mercadorias, nomeadamente para o escoamento da produção local e regional. Precisa de um paradigma que fomente a coesão territorial e um desenvolvimento harmonioso do País e, por fim — mas não menos importante —, que dê respostas mais robustas aos desafios ambientais globais com que Portugal e o planeta se confrontam, desde logo, no combate às alterações climáticas.

De facto, enquanto no nosso País discutimos as possibilidades de reduzir os custos do preço dos passes sociais, há países que já estão a apostar nos transportes públicos gratuitos, na designada «tarifa zero». O número de adesões a esta política sustentável de transportes tem vindo a crescer de dia para dia. Ou seja, para reduzir o número de carros nas cidades, a aposta nos transportes públicos gratuitos está a aumentar na Europa, mas também noutras partes do mundo.

O objetivo é reduzir os carros a circular nas cidades e, assim, melhorar a qualidade do ar que respiramos, contribuindo, naturalmente, para a redução da emissão de gases com efeito de estufa e, ao mesmo tempo, para diminuir o trânsito infernal nos grandes centros urbanos.

As modalidades são variadas, com algumas cidades a lançar já o transporte parcial gratuito, ou seja, transporte gratuito em determinados horários ou em determinado tipo de transportes. E, feitas as contas, haverá hoje no mundo cerca de 100 cidades que oferecem transportes públicos grátis, 23 das quais em França.

Como é público e notório, o Partido Ecologista «Os Verdes» tem, insistentemente, colocado na agenda política a questão da importância do fenómeno da utilização dos transportes coletivos, uma matéria que tem uma relevância inquestionável de ordem ambiental e social.

Numa altura em que a mitigação das alterações climáticas se revela uma emergência e que o bom senso, aliás, recomenda que seja levada muito a sério, e sendo o setor dos transportes não só um dos que mais contribui para as emissões de gases com efeito de estufa mas também um dos que mais tem crescido e, portanto, que mais tem agravado o cômputo geral de emissões — com a agravante de o setor rodoviário ser responsável por cerca de 90% do total das emissões do setor dos transportes —, urge inverter esta realidade e trabalhar, conseqüente e eficazmente, para a diminuição da utilização do automóvel particular e para o incentivo à utilização dos transportes coletivos.

Falamos de uma política que, além do contributo que representa do ponto de vista da redução da emissão de gases com efeito estufa, contribui ainda para aliviar as grandes cidades do trânsito infernal que as pessoas têm de enfrentar no seu dia a dia, para despoluir as cidades e para gerar localidades mais sustentáveis.

É evidente que o incentivo para que os cidadãos optem pelo transporte coletivo, nomeadamente nos seus movimentos pendulares, depende de uma boa rede, que dê resposta às necessidades dos utentes.

Por isso, Os Verdes têm batalhado tanto pelo reforço do transporte ferroviário e também pelo aumento de oferta da diversidade de transportes urbanos, não esquecendo as zonas do País que não podem continuar sem qualquer transporte que proporcione a mobilidade das populações. Isto porque a mobilidade, além de ser um direito dos cidadãos, é ainda — ou é também — um instrumento de acesso a outros direitos, como a saúde, a educação ou a justiça.

Como sabemos, a questão dos tarifários dos títulos de transporte é também muito relevante e já provou ter eficácia no que diz respeito à mobilização dos cidadãos para a utilização dos transportes coletivos, como, aliás, se viu com a entrada em vigor do PART, do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos.

Não é, aliás, por acaso que, ao longo dos anos, Os Verdes se têm empenhado, de forma determinada e insistente, quer na melhoria da rede de transportes quer na diminuição dos preços dos títulos de transporte, seja através do passe 4\_18, seja através do passe Sub23, como também do passe único a um preço comportável.

Também por isso Os Verdes reafirmam que investir na melhoria dos transportes públicos, no âmbito da sua quantidade e qualidade, não se trata, de todo, de um qualquer despesismo, mas sim de um investimento com um retorno muito positivo para a sociedade, designadamente ao nível do combate às alterações climáticas.

Mas mais, a garantia de bons transportes públicos é um direito que o Estado deve garantir aos seus cidadãos. A ligação do território nacional, a quebra do isolamento de localidades, que gera discriminações em função da dimensão territorial, assim como o próprio direito à mobilidade das populações para poderem trabalhar, estudar,

aceder aos serviços de saúde, usufruir do desporto e da cultura, ou por qualquer outra razão, têm de ser assegurados.

Não é aceitável que o Estado se demita da garantia do exercício pleno desses direitos, sobretudo porque falamos de direitos que a nossa Constituição inclui no elenco dos direitos fundamentais.

Assim, através do presente projeto de lei, o PEV dá mais um contributo para o fomento da utilização dos transportes coletivos, desta vez por via de uma modalidade tarifária que garanta a gratuitidade da utilização dos serviços de transportes coletivos de passageiros a segmentos específicos da população, a saber: às pessoas com deficiência, que tantas vezes vivem isoladas e «aprimonadas» sobre os seus próprios condicionalismos ou limitações de deslocação, devendo ser-lhes garantidas todas as condições para uma mobilidade adequada e desejada; às pessoas desempregadas, que sem rendimentos, ou com poucos rendimentos, precisam de se deslocar, até para procurar trabalho, sendo os transportes públicos determinantes para a sua capacidade de deslocação; às pessoas com idade igual ou inferior a 18 anos, para as quais é determinante gerar hábitos e dependências saudáveis de utilização dos transportes coletivos, para que, no futuro, não sintam o ímpeto, não sintam o impulso, de substituir esse modo de mobilidade pelo automóvel particular.

É um contributo de educação para a mobilidade sustentável, que Os Verdes consideram que deve ser também garantido a todos os estudantes do ensino obrigatório, independentemente da idade.

Através do presente projeto de lei, o Partido Ecologista «Os Verdes» propõe, portanto, a criação de uma modalidade tarifária que isenta estes segmentos populacionais do pagamento do título mensal ou de utilização de 30 dias consecutivos, intermodal ou monomodal, vigentes nos serviços de transportes públicos de passageiros da área metropolitana ou comunidade intermunicipal (CIM) da área de residência habitual destes beneficiários.

Com o objetivo de melhoria dos padrões ambientais e de melhoria das condições sociais e de cada cidadão, Os Verdes trazem hoje para discussão a sua iniciativa legislativa, dando assim oportunidade às várias bancadas parlamentares para poderem exprimir ou manifestar a sua sensibilidade relativamente à importância social destas propostas, mas também à necessidade de combater o fenómeno das alterações climáticas, porque é nestas alturas que percebemos que esse combate não pode ficar apenas por palavras, anúncios e pelas promessas de tudo remeter para o futuro.

É também nestas alturas, em momentos em que é preciso votar e decidir, que percebemos quem de facto está empenhado no combate às alterações climáticas e quem pretende continuar a dizer que sim, que é necessário combater essa ameaça, mas que não mostra disponibilidade para passar da conversa aos atos, às medidas concretas, às medidas imediatas.

Para terminar, queria dizer que a proposta que Os Verdes hoje trazem para debate, não sendo a solução para o problema que enfrentamos ao nível do clima, representa, contudo, um excelente contributo para esse combate, um caminho que importa prosseguir ao nível dos transportes públicos, para além da importância de que se reveste do ponto de vista social.

Queria dizer ainda que Os Verdes manifestam, desde já, toda a disponibilidade e abertura para, em sede de especialidade, acolher contributos das restantes forças políticas, para que esta lei possa ser o mais consensual possível.

*Aplausos do PEV e do PCP.*

O Sr. **Presidente**: — A Mesa regista a inscrição de cinco Srs. Deputados para pedirem esclarecimentos. Como pretende responder?

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — Responderei primeiro a três e, depois, a dois, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Assim, tem a palavra, para pedir esclarecimentos, a Sr.<sup>a</sup> Deputada Diana Santos, do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda.

A Sr.<sup>a</sup> **Diana Santos** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, antes de mais, queria agradecer ao PEV por trazer a discussão ao Parlamento uma matéria tão importante como é o recurso aos transportes

coletivos para a mobilidade urbana, quer pelos seus benefícios socioambientais quer também por promover espaços públicos menos poluentes e mais sustentáveis.

Queria reforçar também que, a par do Bloco de Esquerda, o PEV é o único partido que refere a importância de garantir acessibilidades a todas as pessoas na apresentação das suas iniciativas sobre transportes.

Infelizmente, apesar de toda a benevolência desta proposta, no que se refere aos cidadãos e cidadãs com deficiência, esta medida é insuficiente para que estes optem pelo transporte público.

O Bloco de Esquerda viu aprovada nesta Assembleia a sua proposta de alargamento do Passe Social+ a todas as pessoas a partir dos 60% de incapacidade. Esta medida pretendia, única e exclusivamente, repor justiça a todas as pessoas com deficiência que estão a ser lesadas, enquanto consumidoras, ao pagar um passe completo quando não podem usufruir das respostas na sua totalidade, nem com segurança e conforto necessário para poderem viajar sem barreiras.

Sabemos que não era uma medida que fosse, de facto, contribuir para a resolução deste problema crónico que é o das inacessibilidades aos transportes em Portugal.

A acessibilidade aos transportes configura-se como instrumental para o pleno exercício de direitos por parte das pessoas com deficiência, pois é através destes meios que várias pessoas se locomovem para diversos destinos, seja para estudar, para o trabalho, para o lazer, para questões de saúde ou para cumprir qualquer outro papel social que lhes seja designado.

Julgo que é justo, para todos nós, Deputados e Deputadas, assumir que não tem havido nesta Casa uma preocupação séria e consistente em garantir um direito basilar como é o de ir e vir em total autonomia a estas pessoas.

Estamos unicamente a falar de direitos humanos e a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, ratificada por Portugal há mais de 12 anos, é muito clara quando, no seu artigo 9.º, postula que os Estados Partes têm de tomar as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em condições de igualdade com os demais, ao ambiente físico, ao transporte, à informação e às comunicações.

Existem também diretivas europeias em relação às acessibilidades que supostamente garantem que estas devem ser universais. Contudo, existem artigos e alíneas dessas mesmas diretivas que salvaguardam as situações em que as ditas acessibilidades possam não ser cumpridas, o que coloca as pessoas com deficiência à mercê da forma como cada país as encara e como quer que vivam em dignidade e igualdade com a restante população.

Portugal tem sido muito meritório em optar por não cumprir as acessibilidades que deveria e, portanto, a esquivar-se através destes mesmos artigos e subterfúgios. Portugal é, também, muito dicotómico em relação às acessibilidades, não havendo coerência territorial na sua distribuição, o que é, no fundo, reflexo de outras políticas e opções que não dizem diretamente respeito à deficiência.

Contudo, continuamos a permitir que empresas como a Flexibus, por exemplo, que, no seu país de origem e na maioria dos países europeus, opera com uma frota acessível, em Portugal, vergonhosamente, esteja em franco crescimento com zero carreiras que garantam acessibilidade.

Continuamos a permitir — sem sequer falar nisso, Srs. Deputados! — que existam cidadãos e cidadãs com deficiência reféns do seu território, que vivem com mobilidade reduzida, por exemplo, em Beja, Vila Real ou zonas do interior, e que só podem deslocar-se de carro e, tantas e tantas vezes, não têm sequer quem os conduza, o que tem um impacto negativo brutal nas oportunidades destas pessoas, seja a nível dos estudos, do trabalho, na construção das relações sociais ou no acesso a cuidados de saúde, lazer e cultura.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, apostar na melhoria e capacitação dos transportes públicos é, inequivocamente, uma medida de combate às desigualdades. É imperativo que, cada um de nós, que tem um poder interventivo e legislativo, encare a mobilidade como um direito e que não continuemos presos a um modelo caritativo e assistencialista, em que constantemente dizemos «é o início de um caminho» ou, então, «já é melhor do que nada».

Basta de discriminar a cada lei sobre transportes que aprovamos, sem termos em conta se ela serve a todos e não exclui ninguém. Vamos garantir às pessoas com deficiência o usufruto do espaço público, que também lhes pertence e que é delas por direito.

A minha pergunta é: está o PEV comprometido, no que de si depender, em não viabilizar nenhuma proposta que não tenha em consideração as necessidades de acessibilidade a todas as pessoas com deficiência?

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para um pedido de esclarecimento, o Sr. Deputado Hugo Costa, do PS.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, em primeiro lugar, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista saúda o Partido Ecologista «Os Verdes» por trazer a debate o tema dos transportes públicos, sendo que o Grupo Parlamentar do Partido Socialista tem muito orgulho no trabalho que, ao longo dos últimos seis anos, o Governo e este Parlamento desenvolveram nesse âmbito, e em que também o PEV foi um parceiro neste trabalho.

Sr. Deputado, nunca nenhum Governo, nunca nenhum Parlamento legislou tanto sobre transportes públicos como nos últimos seis anos. Queria que o Sr. Deputado comentasse esta minha afirmação.

Depois, falemos do PART: este programa de redução tarifária é uma medida de largo alcance social, permitindo poupanças para as famílias e, ao mesmo tempo, a mitigação das mudanças climáticas. O PROTransP (Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público) é uma medida que também permite o reforço da rede onde ela é necessária.

Sr.<sup>a</sup> e Sr. Deputado, com estes últimos seis anos, o Partido Ecologista «Os Verdes» não partilha também do orgulho do Partido Socialista por estas melhorias e conquistas?

Sr.<sup>a</sup> e Sr. Deputado, a título de exemplo, um passe na Área Metropolitana de Lisboa ou na Área Metropolitana do Porto, passou de valores que podiam chegar a centenas de euros para 40 €. O Sr. Deputado tem responsabilidades autárquicas num concelho do distrito de Setúbal. Nesse concelho, quanto custava o passe há quatro ou cinco anos e quanto custa agora?! Qual foi o Governo, qual foi o Parlamento que aprovou essas medidas?

Sr.<sup>a</sup> e Sr. Deputado, uma das críticas que também existe sobre o PART, o programa de redução tarifária, tem que ver com a não igualdade territorial — uma mentira que muitas vezes é badalada. Sr.<sup>a</sup> e Sr. Deputado, o PART não é para todo o território nacional?

*Protestos da Deputada do PEV Mariana Silva.*

A título de exemplo: um cidadão dos concelhos de Tomar, do Entroncamento ou de Santarém que se desloque diariamente para Lisboa — e são muitos que o fazem — viu o valor do seu passe reduzir-se em cerca de 50%. Que Governo e que Parlamento é que permitiram essa conquista?

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, em relação às matérias sobre as pessoas portadoras de deficiência, sabemos bem a necessidade de responder e, aí, o Passe Social+ responde a essas matérias e a esse desafio. Em relação aos mais jovens, será que os passes 4\_18 e Sub23 não respondem aos problemas existentes? Universalidade não é equidade, e equidade é o que necessitamos para responder a este desafio.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, que alternativa é que tem o Partido Ecologista «Os Verdes» para a área dos transportes? Bem sabemos que, recentemente, votou contra um Orçamento que, por exemplo, permitia que a CP (Comboios de Portugal) tivesse o maior reforço de financiamento de sempre. Foi este o Orçamento em que o Partido Ecologista «Os Verdes» recentemente votou contra. Tratava-se, também, de um Orçamento que reforçava os valores do PART e do PROTransP. Assumam as vossas responsabilidades!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Estão enganados!

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, temos um grande desafio pela frente. O Sr. Deputado, há pouco, dizia «vamos à especialidade, aceitamos propostas na especialidade». Lamentamos que não tenham tido essa mesma responsabilidade no Orçamento do Estado, em que não quiseram debater o mesmo tema na especialidade.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, este é um grande desafio. o desafio dos transportes públicos de qualidade, e nós, no Grupo Parlamentar do Partido Socialista, temos muito orgulho no trabalho realizado, em conjunto, também com o PEV, nos últimos seis anos.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para um pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Rui Cruz, do Grupo Parlamentar do PSD.

O Sr. **Rui Cruz** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, li com atenção esta iniciativa legislativa e reparei que o PEV percebeu rapidamente como se transformou uma medida dita de cariz ambiental — combater as alterações climáticas, reduzindo o uso dos automóveis e dos combustíveis fósseis no interior das cidades — numa medida de cariz meramente instrumental.

Estamos em véspera de eleições e as famílias portuguesas da classe média já sentiram na carteira a magnífica austeridade de esquerda. Infelizmente, para o ambiente, o programa de apoio à redução tarifária tornou-se numa medida com efeitos enviesados, um instrumento eficaz para iludir a carga fiscal. Mais de dois anos percorridos, aguardamos expectantes por um estudo credível sobre o impacto ambiental desse programa. Apenas um!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Está na *internet*!

O Sr. **Rui Cruz** (PSD): — Um estudo que nos informe e conclua pela redução efetiva e relevante do uso de transportes privados e de combustíveis fósseis, resultante da opção pelo uso de transportes públicos movidos a energia limpa.

Assim sendo, o que pretende o PEV? É por demais evidente que os utilizadores visados nesta proposta legislativa não usam com expressão transporte privado que altere os objetivos formais do programa de apoio à redução tarifária. Parece-nos que se trata apenas de ampliar apoios sociais que já existem. E, uma vez mais, e de forma imprudente e indiscriminada, enquanto se reduz o custo para utilizadores habituais de transporte público e se financia no Orçamento do Estado a colossal dívida das empresas públicas de transporte, distribuem-se, sem critério, recursos financeiros que o Estado já não tem e a economia não financia.

O PEV ter-se-á esquecido de que chumbou a proposta do Orçamento e que, por isso, não estamos em tempo de especialidade?

O Sr. **José Manuel Pureza** (BE): — Também vocês?!

O Sr. **Rui Cruz** (PSD): — Bem sabemos que o PEV achava desnecessário ir a eleições. Queria este Governo, mas um novo Orçamento, o problema é que este Primeiro-Ministro queria aquele Orçamento e uma nova maioria.

Então, o que pretende, verdadeiramente, o PEV com esta encenação? Consequências práticas, não serão, certamente. Um combate eficaz às alterações climáticas, também não. Mais despesa pública sem receita orçamental, sim, certamente. Antecipar a campanha eleitoral, sim, simplesmente.

Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Que bloco central tão estranho!

O Sr. **Rui Cruz** (PSD): — É tempo de perceberem que será outra maioria parlamentar, outro Governo e outra proposta orçamental a tratar destes assuntos. É tempo de perceberem que este Plenário não é uma sala de teatro e que encenações serão já noutros palcos.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para responder, o Sr. Deputado José Luís Ferreira.

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, começo por agradecer à Sr.<sup>a</sup> Deputada Diana Santos, do Bloco de Esquerda, ao Sr. Deputado Hugo Costa, do PS, e ao Sr. Deputado Rui Cruz, do PSD, as perguntas que formularam.

Começava já pelo Sr. Deputado Rui Cruz, do PSD: encenação, Sr. Deputado, é aquilo que o PSD está a fazer!

*Riso do Deputado do PCP Bruno Dias.*

O PSD está a acusar-nos de ter chumbado o Orçamento, quando o PSD poderia tê-lo viabilizado. Se os senhores queriam Orçamento, tivessem-no viabilizado. No entanto, votam contra e apontam o dedo para aqui. Aliás, andaram seis anos a apontar o dedo para este lado, dizendo «são responsáveis por aprovar seis Orçamentos», mas, agora, que não aprovámos, somos responsáveis por não o ter aprovado.

*Protestos do Deputado do PSD Duarte Marques.*

Sr. Deputado, encenação é querer um Orçamento do Estado sem ser chumbado e votar contra. Foi isso que o PSD fez.

*Aplausos do PEV e do PCP.*

Depois, o Sr. Deputado refere-se ao PART e deve ser das poucas pessoas, no País, que acha que o PART foi uma má medida!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Exatamente!

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — Sr. Deputado, nem o CDS, se calhar, se atreve a dizer tal coisa!

O programa de apoio à redução tarifária foi uma das medidas mais importantes, no que diz respeito ao combate às alterações climáticas, que foi tomada neste País, em décadas. É verdade que foi durante o Governo do PS, mas também é verdade que foi com muita pressão dos partidos à esquerda do PS que se conseguiu, de facto, uma medida absolutamente excepcional do ponto de vista social, já que isso tem muito peso nos orçamentos das famílias que usam o passe todos os dias.

*Aplausos do PEV e do PCP.*

O PSD, certamente, pouco preocupado está com o impacto que o PART veio ter nos orçamentos familiares dessas pessoas.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Não é verdade!

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — É verdade, porque ouvimos os vossos discursos, portanto, não o podemos ignorar.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Nem sequer compram o passe!

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — O PART também é importante do ponto de vista da mobilidade, porque houve muita gente que começou a utilizar os transportes públicos exatamente por causa da redução tarifária. O título de transporte é uma variável absolutamente determinante nas escolhas do cidadão e, portanto, se não pusermos os transportes públicos de maneira a compensar a utilização da viatura individual, nunca mais as pessoas a abandonam.

Portanto, sobre isso, perguntar o que pretende o PEV... Sr. Deputado, até lhe posso ler aquilo que disse Carlos Moedas — sabe quem é? É do seu partido!

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ele tem uma ideia!

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — Ele disse o seguinte na sua tomada de posse: «O nosso objetivo é que, cada dia, mais e mais pessoas optem, de forma natural, pelos transportes coletivos e sustentáveis».

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — E bem!

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — E bem aqui também!

E disse também: «Por isso, queremos tornar os transportes gratuitos para induzir novos hábitos entre os mais novos».

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Ora!

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Silva** (PEV): — Quem diria!?

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — Esta é a verdade: ele disse isso na tomada de posse, disse isso no Conselho Municipal de Juventude e disse isso, agora, numa entrevista na rádio Renascença.

Portanto, Sr. Deputado, entenda-se com o seu companheiro Carlos Moedas para ver se o PSD só tem um discurso sobre isto, porque ter um discurso na Câmara e ter outro discurso aqui e vir falar em encenações não rima.

Por fim, quanto à pergunta da Sr.<sup>a</sup> Deputada Diana Santos, do Bloco de Esquerda, partilhamos o diagnóstico que faz sobre as políticas de Portugal, no que diz respeito às pessoas com deficiência. Pretendemos garantir as acessibilidades a todas as pessoas e é por aí que devemos caminhar.

Sr.<sup>a</sup> Deputada, se acha que esta proposta é insuficiente, contamos com o Bloco de Esquerda para que, sendo aprovada na generalidade, possa trazer propostas, em sede de especialidade, que a possam tornar mais robusta e menos insuficiente. Estamos de acordo, Sr.<sup>a</sup> Deputada, é preciso garantir o espaço público a todos os cidadãos.

Sr. Deputado Hugo Costa, do Partido Socialista, quanto a orgulho no trabalho em conjunto, é claro que temos orgulho. Já o disse aqui, várias vezes e em várias ocasiões: o PART foi uma medida absolutamente excepcional no que diz respeito ao combate às alterações climáticas. Contudo, também é verdade que foi aprovado muito por pressão dos partidos à esquerda. Mas isso não interessa: o PART está no terreno, aproveite-se! O que é preciso, agora, é levá-lo a todo o território e tornar os transportes públicos gratuitos. É para aí que temos de caminhar.

O Sr. Deputado referiu-se, depois, à questão dos transportes em geral. Recordava-lhe que o Governo tinha, por exemplo, no seu Programa, uma proposta para levar o transporte ferroviário a todas as capitais de distrito, mas, até agora, nada.

Depois, Sr. Deputado, ninguém deitou o Governo abaixo! O Sr. Deputado viu mal o filme! O Sr. Deputado não podia exigir que Os Verdes votassem a favor de um Orçamento do Estado com o qual não concordavam. Das 15 propostas que Os Verdes fizeram chegar ao Governo, o PS apenas deu luz verde a uma e à última hora, de maneira a impossibilitar qualquer conversa antes da votação na generalidade.

Portanto, o Sr. Deputado não pode vir dizer que foram Os Verdes que derrubaram o Governo, pois Os Verdes limitaram-se a votar contra um Orçamento do Estado que não respondia às necessidades do País.

Se o PS percebeu que era uma boa altura para ir disputar eleições...

*Protestos do Deputado do PS André Pinotes Batista.*

Como dizia, se o PS percebeu que era uma boa altura para ir disputar eleições, fez o que tinha a fazer. Não pode é estar a responsabilizar outros!

Portanto, nós não temos Orçamento do Estado porque o Governo e o Partido Socialista não o quiseram. Não temos Orçamento do Estado porque o PS não conseguiu apresentar um Orçamento do Estado que agradasse à esquerda — ponto! Sobre essa matéria, creio não haver mais dúvidas.

O Sr. Deputado falou também sobre a ferrovia. Ora, quero dizer-lhe que o Governo está a falhar ao nível do Ferrovia 2020 e que os projetos estão todos a derrapar para 2023. Por exemplo, as Linhas de Cascais e do Douro e o metrobus em Coimbra são as primeiras e principais baixas do Ferrovia 2020, o que, aliás, o Governo

assume num documento sobre o Acordo de Parceria Portugal 2030, que está agora em discussão. Os projetos estão a derrapar até já para além de 2023!

Quanto à Linha do Douro, concretamente, a modernização do troço Marco de Canavezes-Régua devia estar concluída em 2020. Ora, estamos em 2021 e nem sequer ainda foi lançado o concurso público.

Portanto, Sr. Deputado, se é verdade que foram tomadas medidas importantes do ponto de vista dos transportes, também é verdade que ainda há muito por fazer.

*Aplausos do PEV e do PCP.*

O Sr. **Presidente**: — Há mais dois oradores inscritos para pedir esclarecimentos. Começo por dar a palavra à Sr.<sup>a</sup> Deputada Bebiana Cunha, do Grupo Parlamentar do PAN.

A Sr.<sup>a</sup> **Bebiana Cunha** (PAN): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Deputado José Luís Ferreira, começamos por saudar o PEV por este agendamento potestativo.

No projeto de lei que o Sr. Deputado nos apresentou hoje, fica claro o que é pretendido: a gratuidade da utilização dos transportes públicos coletivos para pessoas com deficiência, pessoas desempregadas, pessoas com idade igual ou inferior a 18 anos e para estudantes do ensino obrigatório.

Esta é claramente uma proposta que responde a questões sociais urgentes, mas que também está assente num fundamento ambiental. Então, não poderia perder esta oportunidade para lhe endereçar três questões, Sr. Deputado. Em primeiro lugar, gostaríamos de perceber por que razão este projeto se limita aos estudantes do ensino obrigatório e não se alarga aos jovens universitários.

Depois — e talvez aqui a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Silva pudesse perceber melhor o exemplo que vou dar, tendo em conta a área geográfica que vou citar, mas o Sr. Deputado também perceberá onde quero chegar —, relativamente à linha que liga o Porto a Guimarães ou a Braga, quero dar-lhe este exemplo muito simples: quem reside em Braga ou em Guimarães e precisa de trabalhar no Porto tem de investir em transportes públicos cerca de 75 € por mês, num passe mensal normal, se for um estudante do ensino superior paga cerca de 55 €, e se for um estudante abrangido pela ação social, mesmo assim, tem de pagar perto de 30 €.

Portanto, a minha pergunta, Sr. Deputado, é por que razão o PEV, no seu projeto, não alarga a gratuidade a todos os estudantes do ensino superior e a todos os estudantes abrangidos pela ação social.

Outra questão que nos merece reflexão e que também gostaria de colocar à consideração do Sr. Deputado prende-se com aquilo que o PEV invoca, e bem, na exposição de motivos do seu projeto de lei, no que diz respeito à importância destas medidas para a redução dos gases com efeito de estufa e também ao facto de serem políticas sociais bem importantes. No projeto de lei em análise, estas medidas ficam circunscritas à área de residência através da CIM ou das áreas metropolitanas.

Portanto, voltando ao caso de Porto-Braga e Porto-Guimarães, vou dar-lhe um exemplo de um concelho onde as pessoas se queixam da imensa discriminação existente consoante o local onde apanham os transportes públicos. Estou a falar do concelho de Famalicão, onde, dependendo da estação que utiliza, a pessoa paga diferentes valores no seu passe mensal.

É verdade que há um enorme caminho a fazer na gratuidade dos transportes quer dentro das áreas metropolitanas quer entre as comunidades intermunicipais, mas neste projeto do PEV este «entre» não está previsto, sendo apenas referido dentro da respetiva CIM.

Ou seja, todas aquelas pessoas que se enquadram nas características enunciadas — pessoas com deficiência, pessoas desempregadas, estudantes até aos 18 anos de idade — vão ter um apoio que incentiva o uso de transportes coletivos, e muito bem, mas só se circularem dentro das áreas indicadas? Urge clarificar isto, Sr. Deputado.

Portanto, a questão é esta: quantos estudantes, quantas pessoas com deficiência e quantas pessoas desempregadas por força de diferentes variáveis são obrigadas a circular entre CIM ou entre áreas metropolitanas, ficando, assim, fora do estabelecido neste projeto de lei?

Para concluir, quero levantar uma última questão. O Sr. Deputado, há pouco, referiu na sua intervenção que só vamos garantir e incentivar o uso de transportes públicos, se efetivamente os mesmos derem respostas às necessidades das pessoas. Precisamos de políticas ambiciosas e de alargar os apoios ao maior número possível de pessoas, assim como de apoiar os municípios na aquisição da frota, nomeadamente, com emissões zero.

Ora, era exatamente esse o caminho que o PAN pretendia fazer, quando aqui apresentou um projeto de lei que visava o reforço quer do PART quer do PROTransP, mas que teve o voto contra do PEV. Portanto, Sr. Deputado, urge esclarecer o que, afinal, o PEV pretende.

*Aplausos do PAN.*

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Arrobas, do Grupo Parlamentar do CDS-PP.

O Sr. **Miguel Arrobas** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Deputado José Luís Ferreira, começo por saudar a iniciativa do Partido Ecologista «Os Verdes», de alargar esta discussão a um nível nacional e não meramente local, municipal, porque aí já começamos a ter algumas luzes e alguns programas que estão a ser implementados.

As duas perguntas que gostaria de ver respondidas têm uma formulação muito rápida. Em primeiro lugar, se o transporte passar a ser gratuito, existe alguma estimativa sobre qual o aumento da sua utilização? Como garantir que não existe sobrelotação nos transportes públicos? Ao contrário, qual será a efetiva redução da utilização do transporte individual?

Em segundo lugar, pensou ainda o Partido Ecologista «Os Verdes» se conseguiremos assegurar, de forma equitativa, uma cobertura do território nacional?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado José Luís Ferreira, do PEV.

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — Sr. Presidente, começo por agradecer os pedidos de esclarecimento da Sr.<sup>a</sup> Deputada Bebiana Cunha, do PAN, e do Sr. Deputado Miguel Arrobas, do CDS-PP.

Sr.<sup>a</sup> Deputada Bebiana Cunha, de facto, o nosso projeto de lei tem quatro segmentos populacionais como objeto de análise. São as pessoas com deficiência, os desempregados, as pessoas com idade igual ou inferior a 18 anos e os estudantes do ensino obrigatório. Não se dirige, de facto, aos jovens universitários, nem aos estudantes abrangidos pela ação social, mas, como referi da tribuna, estamos abertos a receber os contributos de outros partidos, em sede de especialidade.

Da nossa parte, a proposta que a Sr.<sup>a</sup> Deputada hoje aqui adiantou será muito bem-vinda, assim haja recetividade das restantes forças políticas para incluir também o segmento dos jovens universitários.

Relativamente ao exemplo que deu, de Guimarães, devo dizer-lhe, Sr.<sup>a</sup> Deputada, que Os Verdes já fizeram muito pelos transportes públicos em Guimarães, mas, é verdade, ainda há ainda muito por fazer.

Quanto à pergunta que faz sobre a CIM e a área metropolitana, o que está previsto no projeto é que as pessoas possam beneficiar da gratuidade dos transportes públicos, naturalmente, na sua área de residência. Se alargarmos isto aos jovens universitários, certamente que, depois, também teremos de adaptar o diploma ao texto que se consensualizar. Mas contamos também com o contributo do PAN, para que este diploma seja o mais consensual possível.

Sr. Deputado Miguel Arrobas, não, não temos estimativa do impacto que isto terá do ponto de vista da ocupação dos transportes públicos. O que sabemos é que, quando o Programa de Apoio à Redução Tarifária dos Transportes Públicos entrou em vigor, os transportes públicos andavam cheios. Porém, a solução não é aquela que o Ministro do Ambiente, na altura, propunha, que era a de arrancar os bancos — arrancava os bancos e, se fosse preciso, até o do motorista arrancava para caber lá mais uma pessoa!...

Portanto, tem de haver uma aposta séria nos transportes públicos, com investimento, porque para os transportes públicos serem uma verdadeira alternativa à utilização da viatura individual têm de ter segurança, conforto e, sobretudo, regularidade e certeza para que as pessoas não estejam naquela incerteza e indecisão sobre se há ou não transporte, sobre se o mesmo vem ou não vem, sendo preciso também haver uma articulação entre os vários operadores no terreno.

Contudo, o que nos parece é que não devemos avançar com políticas que possam permitir a utilização do transporte público — porque é para aí que temos de caminhar quando falamos do combate às alterações climáticas! — com medo de que, depois, os transportes públicos não deem resposta. Portanto, se a procura aumenta, naturalmente a oferta também tem de ser reforçada. E é isso que andamos aqui, há todos estes anos,

a exigir: é que haja um reforço, do ponto de vista da oferta. Isto porque não podemos pedir às pessoas para deixarem o carro em casa e virem em transportes públicos, quando, depois, não lhes damos os transportes públicos adequados. Por isso é que é preciso que todas estas medidas sejam acompanhadas de um forte reforço, ao nível da qualidade e da quantidade dos transportes públicos.

*Aplausos do PEV e do PCP.*

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem agora a palavra o Sr. Deputado Carlos Pereira, do Grupo Parlamentar do PS.

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Antes de mais, quero fazer um agradecimento ao PEV por ter trazido a debate este importante tema.

Nem sempre a visão de sociedade e os objetivos que os Governos têm para o País são executados na linha do que é expectável. Mesmo com boas intenções, o desenho da política pública muitas vezes esbarra com variáveis externas, algumas inesperadas e sem qualquer controlo do poder executivo, outras decorrentes da dificuldade de afinar as medidas aos alvos pretendidos.

Por isso, nem sempre se verifica uma resposta, das populações e das entidades envolvidas, suficientemente bem-sucedida e que satisfaça o melhor possível as razões da sua implementação.

Se é verdade que o Programa de Apoio à Redução Tarifária dos Transportes Públicos sofreu, nos últimos anos, um impacto inesperado e extraordinário, como o da crise pandémica, afetando a sua execução, a verdade é que a avaliação existente para quase um ano de implementação, em condições de normalidade, permite considerar este programa como um sucesso de intervenção pública.

Esta política, a par de outras intervenções, alinhada com o compromisso da redução dos gases com efeito de estufa em 55%, até 2030, satisfaz objetivos bastante além do esforço de combate às alterações climáticas.

No essencial, o reforço do financiamento do sistema nacional de transportes, baseado em compromissos firmes com as áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais e no estabelecimento de condições inquestionáveis para a aplicação dos meios financeiros, seja na redução de tarifas, seja no aumento da oferta, conduziu a várias benfeitorias em alguns vetores muito relevantes do nosso País.

É claro que o PART é um programa central nesta estratégia, mas os efeitos positivos desta abordagem contaram com um esforço colossal de investimento nos transportes como há muito não se via, mas também de outras políticas paralelas.

Sr. Presidente, os factos já conhecidos não permitem outra avaliação. O PART tem uma dotação anual de 138,6 milhões de euros, é um caso de sucesso na atração de passageiros para o transporte público. A avaliação do IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes) aponta para crescimentos significativos na procura, depois de muitos anos de perda de passageiros, sem a existência de medidas que travassem esta sangria.

Na mesma linha de preocupação, em 2020, foi implementado o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público, com 15 milhões de euros, para responder à necessidade de reforço dos serviços de transporte, e foi criado também o fundo para o serviço público de transportes, que assegura um financiamento de 5 milhões de euros ao ano para o funcionamento regular das autoridades de transportes.

Ao mesmo tempo, verificou-se o crescimento e reforço da rede de transporte público, em particular com projetos de expansão dos metros, em várias zonas do País onde havia mais problemas de congestionamento e poluição, num investimento global de 900 milhões de euros, e da ferrovia, através do cumprimento do programa Ferrovia 2020 com novas linhas, mas também requalificando mais de metade da rede ferroviária nacional com um investimento que ascende a 2000 milhões de euros.

Estes programas, e em particular o PART, são também um caso de sucesso no reforço do financiamento do transporte público não apenas pela canalização de meios do Fundo Ambiental, mas, sobretudo, por um envolvimento, acima do previsto, dos municípios ao acrescentarem mais meios ao financiamento concedido.

*Aplausos do PS.*

Na prática, o programa foi, de tal forma, bem acolhido e adequado às necessidades das populações que teve uma adesão extraordinária aumentando significativamente o montante final.

É um caso de sucesso na promoção da coesão territorial, seja pelo impacto na redução das tarifas, muito visível na redução de custos dos passes para a população estudantil, seja na extensão da rede de transportes públicos, matéria que tinha sido alvo de consideráveis desinvestimentos no passado, seja ainda — e não menos relevante — no número elevado de acordos realizados entre comunidades intermunicipais.

Em 2020, a totalidade das áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais aderiram a estes programas no valor de 161 milhões de euros.

Mas esta abordagem também é um caso de sucesso na redução de externalidades negativas, seja na evolução do tráfego rodoviário e combate ao congestionamento, seja na luta contra a exclusão social, seja, ainda, na variação de emissão de poluentes com efeitos de estufa, estimando-se uma redução de 500 000 t de emissões de CO<sub>2</sub>.

Sendo esta matéria um dos focos do programa, não poderia naturalmente deixar de referir que ainda estamos longe dos objetivos definidos, que fixam uma redução de 40% da emissão nos transportes em geral, até 2030, mas este é um caminho seguro e consistente. De resto, o PART contribui para diminuir as injustiças e a discriminação negativa que a descarbonização também encerra.

Finalmente, o PART é um caso de sucesso na sua realização e implementação com uma taxa de execução muito próxima dos 100%.

Sr. Presidente, o PART e os programas de investimentos associados foram muito positivos, alcançaram os objetivos e o seu papel deve ser reforçado nos próximos anos, avaliando sempre a boa utilização dos meios e os resultados obtidos.

Termino referindo que, nesta matéria, não se deve cair na tentação de fazer avaliações ideológicas, procurando catalogar como sendo uma política pública de direita ou de esquerda, mas apenas assumir, para bem do País e do nosso futuro coletivo, que estamos perante medidas bem-sucedidas e com meios financeiros públicos bem empregados.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem três pedidos de esclarecimento. Como é que pretende responder?

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Em conjunto, Sr. Presidente.

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

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Carlos Pereira, ouvimos com muita atenção o seu discurso e não podemos deixar de o interpelar com duas questões muito concretas.

A primeira tem que ver com o passe social e com o PART. O Sr. Deputado falou no PART e, com a profunda gratidão e a sentida homenagem que o Sr. Deputado dirigiu a si próprio — aliás, seguindo o mote da campanha eleitoral que o PS já começou —, temos de lhe perguntar o seguinte: ninguém no PS lhe contou que o PCP durante 22 anos apresentou sucessivamente essa proposta nesta Assembleia e que o PS sempre a inviabilizou dando a mão à direita?

O Sr. Deputado, por acaso, leu as atas das sessões plenárias e viu o que o PS disse dessa proposta do PCP? Leu a forma como nos debates até insultaram a proposta?

Agora o Sr. Deputado chamou-lhe caso de sucesso algumas 10 vezes — até desisti de contar! —, mas pergunto o que tem a dizer ao País pelo tempo perdido, pelos impactos ambientais, pelo dinheiro perdido em termos de economia nacional, pelo facto de o PS, com a direita, ter durante 22 anos chumbado a proposta que agora tanto elogiou?

A segunda pergunta, Sr. Deputado, é relativamente aos tais outros investimentos que, além da questão da política tarifária, tanta falta fazem. Fazem mesmo falta, Sr. Deputado! O senhor talvez não conheça o exemplo concreto aqui bem próximo da Assembleia, mas, ainda este mês, durante semanas a fio, os barcos da Transtejo ficaram parados por falta de pessoal, porque o Governo não autorizava a contratação de marinheiros e de maquinistas.

Pergunto ao Sr. Deputado: quando o sistema de transportes não funciona, quando podemos discutir tarifários e transportes gratuitos, mas as pessoas não têm transportes, que resposta dá o PS e que explicação tem a dar

pela forma sistemática como sempre tem bloqueado o investimento e a contratação de pessoal, depois de anos a fio o PCP ter feito esse alerta?

*Aplausos do PCP.*

O Sr. **Presidente**: — Para um pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado André Ventura, do Chega.

O Sr. **André Ventura** (CH): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Carlos Pereira, antes de mais, quero dizer-lhe que é curioso ouvir o PCP dizer que o PS já está em campanha eleitoral, quando todos os dias vemos comícios do PCP,...

*Protestos do PCP.*

... por todo o País sem qualquer pejo em dizer que estão em campanha eleitoral.

*Protestos do PCP e do PEV.*

Também é muito engraçado ouvir o PEV trazer estes temas aqui quando sabe perfeitamente que nada disto vai ser levado à discussão na especialidade e, portanto, é pura campanha eleitoral o que está a ocorrer aqui no Parlamento.

*Protestos do Deputado do PEV José Luís Ferreira.*

Mas, Sr. Deputado Carlos Pereira, ouvi-lo aqui dizer que o Partido Socialista é o grande amigo dos transportes públicos é, no mínimo, uma brincadeira.

Nunca os transportes públicos se degradaram tanto como entre 2015 e 2021! Nunca o transporte público se degradou tanto como nesta altura!

Aliás, passámos até por uma vergonha muito curiosa quando, em 2019, a Comissão Europeia teve de aconselhar Portugal a investir mais em transportes públicos. A Comissão Europeia! E fê-lo, envergonhando-nos a todos, num Orçamento do Estado aprovado por Bloco de Esquerda, PCP e Partido Socialista.

É a verdade dos factos, é o polígrafo da verdade para que saibam.

*Protestos do PS e do PCP.*

O Sr. **Presidente**: — Queira terminar, Sr. Deputado.

O Sr. **André Ventura** (CH): — Em 2018, trinta dirigentes sindicais da área dos transportes disseram que este é o maior desinvestimento feito na área dos transportes em Portugal: ou é feito nas infraestruturas rodoviárias, onde todos os dias há problemas...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, já excedeu o tempo, tem que terminar.

O Sr. **André Ventura** (CH): — Vou terminar, Sr. Presidente.

Ou é feito na imobilização de navios ou de comboios. Estamos num processo de desinvestimento constante.

O Sr. **Pedro do Carmo** (PS): — Menos, menos!

O Sr. **André Ventura** (CH): — Isto não é dito pelo Chega, não é dito por ninguém à direita, é dito pelos dirigentes sindicais.

Essa é a vergonha socialista em matéria de transportes.

O Sr. **Presidente**: — Tem ainda a palavra, para pedir esclarecimentos, a Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Silva, de Os Verdes.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Silva** (PEV): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Carlos Pereira, nas últimas semanas, todos ouvimos falar muito de alterações climáticas, dos riscos, para o mundo, de se não se tomarem medidas e durante quase 10 dias tivemos em Glasgow mais um episódio da novela de promessas e compromissos que, ao fim da 26.<sup>a</sup> cimeira, nos trouxeram à difícil situação em que estamos.

Também ouvimos o Governo de Portugal, representado pelo Sr. Ministro do Ambiente e da Ação Climática, congratular-se com os feitos lusos e assumir a sua parte de compromissos e de objetivos.

Como hoje já foi dito estes compromissos são inadiáveis. O relógio está a contar e é nossa obrigação, de todos, enquanto decisores políticos, encontrar os caminhos para, no imediato, fazer os ponteiros andar mais devagar.

Ora, uma das linhas que parecem ganhar força, na lógica da mercantilização do ambiente e das medidas para a mitigação das alterações climáticas, da criação de novas áreas de negócio, em nome do ambiente ou do esverdeamento das atividades e marcas, tem sido a da resposta individual a partir da opção isolada, designadamente na mudança de viatura de cada um, substituindo viaturas movidas a combustíveis fósseis por viaturas movidas a eletricidade.

A questão que lhe apresento, Sr. Deputado, é se não lhe parece que essa não é a resposta central, mas, sim, a da substituição do transporte individual pelo coletivo.

É certo que outras medidas para lá das que Os Verdes aqui propõem são necessárias, desde logo, o reforço do serviço com qualidade e fiabilidade, com o alargamento das redes, entre tantas outras, mas a questão é a aposta no transporte público, e este projeto é uma iniciativa que vai nessa direção, já que permite a definição de objetivos e linhas de trabalho imediatas e de curto e médio prazos com impactos muito significativos.

Então, a pergunta que lhe faço é se para lá das palavras de empenhamento e compromisso com o ambiente, em abstrato, estão disponíveis para estas medidas, em concreto.

*Aplausos do PEV e do PCP.*

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, para responder, o Sr. Deputado Carlos Pereira.

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Sr. Presidente, antes de mais, muito obrigado aos Srs. Deputados Bruno Dias, Mariana Silva e André Ventura que me fizeram perguntas.

Começo pelo Sr. Deputado Bruno Dias para lhe dizer que, basicamente, assumimos todas as responsabilidades e não temos vergonha do que fazemos e no que nos empenhamos para que corra bem, como foi o caso do PART que referi durante a minha intervenção.

Aliás, era bom também que o PCP assumisse as suas responsabilidades seja, por um lado, pelo que fez no que respeita ao Orçamento do Estado, tendo-o chumbado e com isso impedido abruptamente que, por exemplo, se reforçasse o PART...

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Já lhe respondo!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Ou impedindo outra coisa muito importante: que se estabilizasse a dívida da CP e se permitisse dar um novo fôlego a uma empresa absolutamente essencial para melhorar os transportes públicos em Portugal.

Ora, com a atitude do PCP nada disso vai ser concretizado e essa responsabilidade deve ser assumida.

Mas termino, Sr. Deputado, lembrando e sublinhando até que o Sr. Deputado faz parte de um partido que governou a Câmara Municipal do Barreiro durante 38 anos, que tem de transportes públicos, e nunca implementou, por exemplo, a gratuidade desses transportes públicos.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Contam vocês ou conto eu o que se passou?!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — Portanto, era bom que pudesse explicar esta contradição: aqui quer fazer tudo, mas onde pode fazer não faz absolutamente nada!

Sr. Deputado André Ventura, a única coisa que eu lhe pedia era que explicasse a esta Câmara, falando em demagogia e no chapéu da demagogia, como é que, nas últimas 24 horas, apresentou mais de 20 diplomas para serem discutidos nesta Assembleia!... Não sei verdadeiramente quem é que é mais demagogo nesta Assembleia do que o Sr. Deputado que, em 24 horas, com a Assembleia a encerrar, apresentou mais de 20 projetos.

Além do mais, Sr. Deputado, quem nos está a ouvir sabe bem que o Sr. Deputado nem quando foi Deputado do PSD...

O Sr. **André Ventura** (CH): — Eu, Deputado do PSD? Deputado do PSD?!

O Sr. **Carlos Pereira** (PS): — ... deu algum contributo para o apoio aos transportes públicos e muito menos agora que é Deputado do Chega.

Finalmente, Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Silva, sem dúvida alguma que o Partido Socialista assume todas as responsabilidades naquilo que nós consideramos absolutamente essencial e que está previsto no PART, que é fazer tudo o que é possível para um combate sério, robusto e permanente às alterações climáticas.

É isso que nós estamos a fazer e estava muito claro no Orçamento do Estado que queríamos reforçar essa área, não apenas com programas desta natureza, mas alavancando tudo aquilo que são os investimentos nos transportes públicos, seja na ferrovia, seja nos metros, etc.

Porém, a verdade é que, na altura certa, na discussão do Orçamento do Estado para 2022, o PEV não deu esse passo decisivo para contribuir, juntamente com o Partido Socialista, para darmos mais um passo em frente no combate às alterações climáticas.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Pires, do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda.

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Pires** (BE): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Os transportes públicos são a espinha dorsal da mobilidade nas cidades e é através de uma rede ampla e eficiente de transportes públicos que é possível garantir o direito à mobilidade, pelo que essa rede deve ser articulada, garantindo a adequação e a integração dos meios mais pesados, como os comboios e o metropolitano, com os meios mais leves, como sejam os elétricos e os autocarros.

Sem dúvida que um sistema de transportes públicos tem de ser eficiente, tem de ter uma boa oferta de destinos e de horários e tem de ser fiável e confortável. São estas condições aliadas ao preço que permitem que os transportes públicos sejam uma alternativa à utilização do transporte individual.

Srs. Deputados, ainda há pouco tempo terminou a COP26 (26.<sup>a</sup> Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas), onde os resultados foram francamente dececionantes e ficaram muito aquém daquilo que seria necessário para combater as alterações climáticas e, por isso, não temos dúvidas de que a mobilidade é uma peça-chave deste mesmo combate.

Na verdade, a aprovação do PART foi um passo importantíssimo nesta mudança de paradigma da mobilidade que devemos ambicionar levar mais longe.

De acordo com o Relatório global de avaliação do impacto do PART 2019, na Área Metropolitana de Lisboa, verificou-se um aumento de 25% na venda de passes, na Área Metropolitana do Porto, o aumento foi de 30% e, em nove comunidades intermunicipais, foi de 20%.

É verdade que estamos a falar de um sucesso, considerando que estas modalidades não existiam anteriormente, mas basta falarmos, por exemplo, com as comunidades intermunicipais para perceber que continuam a ser identificados vários problemas que continuam sem resolução até à data de hoje.

No entanto, estes dados contrastam, muito claramente, com o período do Governo da trioca, do PSD e do CDS, em que o valor dos passes subiu, tendo desaparecido os descontos para idosos e para estudantes.

Ao mesmo tempo, o desinvestimento na operação dos transportes públicos teve como consequência menores frequências e uma pior qualidade do serviço. Foi a receita da direita para tentar destruir um serviço público fundamental para a população. Mas esse caminho foi travado e ainda bem. A redução tarifária, para além de ter acabado com uma infinidade de modalidades de passes, teve um impacto brutal no rendimento das famílias e resultou, igualmente, na diminuição das emissões, o que é bastante revelador. Na verdade, o valor médio dos passes passou de 98 €, em 2018, para 46 €, em 2019, ou seja, uma redução acima dos 60%.

Provou-se, portanto, ao contrário do que a direita vinha a agoirar, mas também ao contrário do que o próprio Partido Socialista vinha dizendo durante vários anos, que é reduzindo o custo das pessoas e das famílias com o transporte público que conseguimos aumentar a procura, reduzir o tráfego nas cidades e melhorar a qualidade do ar.

E o Bloco de Esquerda, ao longo destes vários anos, tem-se empenhado em políticas e propostas que fomentam a progressiva gratuidade dos transportes públicos e que aumentam o investimento, designadamente no reforço fundamental da ferrovia, em que apresentámos um plano nacional ferroviário, proposta, aliás, rejeitada em 2018, neste Parlamento.

De facto, quando falamos do Plano Nacional Ferroviário, estamos a falar de aumentar a oferta, mas também de resolver os problemas de coesão territorial, que ainda persistem no nosso País. E, portanto, neste momento, falar do sucesso, por exemplo, do Ferrovia 2020, só mesmo por parte de quem quer esconder os dados da execução deste mesmo programa.

Por isso, consideramos que a gratuidade dos transportes públicos deve estar integrada num programa de ação climática, que combina investimento público em redes de transportes com o alargamento progressivo da gratuidade. Assim, concordamos com o projeto de lei do PEV, hoje debatido, considerando, até, que temos tido propostas muito semelhantes ao longo do caminho, tanto a nível nacional como a nível local, nomeadamente em Lisboa, e considerando os efeitos positivos da redução tarifária achamos que é mesmo preciso continuar a aprofundar esse caminho, que passa pela gratuidade progressiva, começando o trabalho com os mais novos, também com os mais idosos, desempregados e desempregadas e as pessoas com deficiência.

Já aqui foram referidas as vantagens sociais para a mobilidade, tais como ambientais e climáticas, que são mais do que óbvias com esta opção. E, por isso mesmo, já cerca de 100 cidades por todo o mundo têm adotado a gratuidade dos transportes públicos, não é só aqui que este debate está a ser feito.

De igual modo, existem vários especialistas em transportes, por exemplo, da Universidade Livre de Bruxelas, que têm considerado que a utilização dos transportes públicos por alguns grupos considerados mais vulneráveis, como as pessoas desempregadas, jovens ou idosos, aumenta com a gratuidade.

Portanto, temos uma receita que parece fácil: reforço do investimento na oferta do transporte público, manutenção do caminho para a gratuidade do preço desse mesmo transporte.

É um repto, Srs. Deputados e Sr.<sup>as</sup> Deputadas, que parece simples mas é fundamental e precisa desta coragem política e por isso também agradecemos ao PEV ter trazido este debate ao Parlamento, que também acompanharemos.

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente**: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Joël Gomes, do Grupo Parlamentar do PS.

O Sr. **Joël Bouça Gomes** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, relativamente à apreciação deste projeto de lei do PEV, de ordem ambiental e social, importa, desde já, recordar que este Governo colocou na sua agenda as alterações climáticas como um dos desafios estratégicos da sua ação governativa e que, atendendo ao compromisso de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes até 2030, seria necessário uma alteração dos padrões de mobilidade da população a favor dos transportes públicos.

Foi com essa finalidade e com a consciência de que os preços praticados pelo sistema de transportes coletivos podiam ser um fator de exclusão social, que o Governo criou, em 2019, o PART, permitindo a redução tarifária nos transportes públicos coletivos e aumentando a oferta de serviços, do que resultou uma poupança significativa para inúmeras famílias, nomeadamente para os segmentos de população que propõe este projeto de lei.

Ainda sobre o PART, o Orçamento do Estado para 2021 previa uma dotação financeira de 138 milhões e mais reforços extraordinários.

O que fez o Bloco de Esquerda naquela altura? Votou contra o Orçamento do Estado.

O Sr. **José Manuel Pureza** (BE): — Já cá faltava! O que vocês querem sei eu!

O Sr. **Joël Bouça Gomes** (PS): — O Orçamento do Estado para 2022 garantia a continuidade desta aposta e mais uma vez o Bloco de Esquerda votou contra o Orçamento do Estado.

Pergunto, Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Pires, onde estava a preocupação do seu partido para com as pessoas com deficiência, os desempregados, os estudantes, os jovens, quando votaram contra o Orçamento do Estado de 2022?!

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Deputada Isabel Pires.

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Pires** (BE): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Joël Gomes, agradeço a questão que me colocou.

Em grande parte, e sobre o projeto de lei do PEV, não responderei, com certeza, pela iniciativa do PEV, mas, de facto, acompanhamos na totalidade aquilo que foi apresentado pelo PEV.

De facto, o Partido Socialista tem também falado muito sobre o objetivo do combate às alterações climáticas e aquilo que temos dito é que esse combate tem de ser efetivo. Ora, como eu disse na minha intervenção, aquilo que saiu, também por parte de Portugal, da última COP26 é francamente dececionante para atingir este objetivo do combate às alterações climáticas, mas existem outras matérias, que também já aqui foram referidas, sobre o PART e sobre o investimento nos transportes públicos.

Sr. Deputado, estamos, de facto, pelo menos há seis anos, numa tentativa de caminho para reverter aquilo que foi feito pela direita, por exemplo, na área dos transportes públicos, que foi uma hecatombe, em que o objetivo era privatizar tudo e, portanto, destruíram ou tentaram destruir praticamente tudo o que havia, mas temos de olhar, por exemplo, para o Ferrovias 2020, que ainda há pouco o seu colega de bancada disse que era um sucesso. Ora, se formos olhar, por exemplo, para os dados de execução, percebemos que esse sucesso não existe, a não ser que se queira, de facto, fazer campanha com esses números.

Recordo que o Bloco de Esquerda tem sido muito responsável sobre esta matéria. Apresentámos um plano nacional ferroviário, que foi chumbado também pelo Partido Socialista.

O Sr. **José Manuel Pureza** (BE): — Ora bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Isabel Pires** (BE): — E, Sr. Deputado, relativamente ao Orçamento, o Orçamento do Estado tem muito que ver com uma visão para o País, para a economia, para a saúde, para o trabalho, para a precariedade, e devolvo-lhe a pergunta: onde é que estava o Partido Socialista para responder sobre a saúde e sobre a precariedade?

*Aplausos do BE.*

O Sr. **Presidente**: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.<sup>a</sup> Carla Madureira, do Grupo Parlamentar do PSD.

Entretanto, peço aos serviços para abrirem os registos para efeitos de verificação de quórum.

Sr.<sup>a</sup> Deputada, faça favor.

A Sr.<sup>a</sup> **Carla Madureira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A função legislativa é uma das vertentes relevantes da atuação da Assembleia da República.

Todas as iniciativas dos partidos ou de Deputados não inscritos que pretendam melhorar o enquadramento legislativo, valorizando a cidadania e melhorando as condições de vida das pessoas, são bem-vindas. Merecem a nossa melhor atenção, estudo, análise e decisão.

O projeto de lei do Grupo Parlamentar «Os Verdes», que hoje nos cumpre analisar, tem, sem dúvida, impacto na melhoria de vida de parte da nossa sociedade, que nos merece a melhor atenção e exige a tomada de medidas que minimizem a desigualdade entre os cidadãos e que favoreçam a sua integração na vida ativa e na construção de uma sociedade mais justa, mais humanista, mais inclusiva.

É fácil descortinar a bondade por trás do projeto de Os Verdes, claramente bem-intencionado, com ideias bondosas. Mas surge, precisamente, uma semana depois de aprovarmos, nesta Câmara um projeto de resolução que alarga a atribuição do Passe Social+ às pessoas com deficiência. Não estaremos, portanto, numa discussão sobre «quem dá mais»? O que até dá jeito, ou não estivéssemos a um passo de eleições legislativas.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Carla Madureira** (PSD): — Bem sei que ao nível do discurso não há quem discorde da relevância da adoção de medidas integradoras e inclusivas que garantam maior igualdade de oportunidades, mas na prática não tem sido assim. Infelizmente, constatamos que a ação, nomeadamente a governativa, ficou muito aquém do desejável e mesmo do prometido.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Carla Madureira** (PSD): — «Palavras leva-as o vento», como bem sabemos. Mas aqui estamos obrigados a fiscalizar a ação do Governo, verificando se, pelo menos, cumpre o que prometeu.

Estabelecer a gratuidade da utilização dos transportes públicos coletivos para pessoas com deficiência, pessoas desempregadas, pessoas com idade igual ou inferior a 18 anos e para estudantes do ensino obrigatório tem, obviamente, impacto económico. Mas também tem impacto social, minimizando fragilidades de algumas franjas da nossa sociedade e favorecendo uma melhor cidadania e, até, um melhor ambiente.

As pessoas com deficiência são manifestamente prejudicadas no transporte público, que é escasso, inadequado e não raras vezes sem suporte técnico. Os desempregados têm direito de procurar emprego, devendo, para isso, ter acesso ao transporte que lhes permita cumprir essa obrigação, assim como os estudantes, que são obrigados a frequentar a escola até aos 18 anos e não é suposto que o façam a pé! E todas estas pessoas, ainda que tenham os recursos necessários à utilização de automóvel, devem substituí-lo pelo transporte coletivo, contribuindo para uma mudança de paradigma de transporte mais sustentável.

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, já debatemos nesta Câmara outras iniciativas relativas à redução tarifária e, por isso, não me alongo sobre o tema de forma genérica.

A iniciativa aqui em discussão é específica, não trata de forma igual o que é desigual, e tenta balancear a vertente económica, sempre balizadora dos interesses necessários e a possibilidade da sua satisfação, com as necessidades de parte da população, quer do ponto de vista das acessibilidades, da fragilidade económica, da indução de comportamentos ambientalmente mais sustentáveis.

Tudo ponderado, cumpre lembrar que esta gratuidade é apenas um dos fatores em causa. Impõe-se, portanto, perguntar: pode haver gratuidade de transportes sem transportes? Claro que não!

*Aplausos do PSD.*

Não podemos tudo querer ou prometer e nada dar.

Para isso, já temos o Governo, que dá com uma mão e tira com as duas, que distribui, ou diz que distribui,...

*Protestos do PS.*

... um subsídio aqui, ali, e depois, retira-o com juros, na sua maioria indiretos, para que as pessoas sejam verdadeiramente espoliadas sem se darem conta.

*Aplausos do PSD.*

*Protestos do PS.*

E assim ficamos mais pobres a cada dia que passa.

Até o que não tem custos diretos, como é o caso dos atestados multiusos, continuam a demorar para lá do razoável na sua atribuição, às vezes mais de dois anos, tendo mesmo dado origem a um número crescente de queixas na Provedoria de Justiça. Foram 36 queixas em 2019 e no ano de 2020 foram 252 queixas.

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

A Sr.ª **Carla Madureira** (PSD): — E estamos a falar de um atestado instrumental e essencial para a obtenção de diversos apoios, nomeadamente a prestação social para a inclusão.

Mais do que palavras, precisamos de ação para termos uma sociedade melhor, melhor do ponto de vista ambiental, mais humanista e inclusiva.

*Aplausos do PSD.*

*Entretanto, assumiu a presidência o Vice-Presidente Fernando Negrão.*

O Sr. **Presidente**: — Boa tarde, Sr.ªs e Srs. Deputados.

A Mesa regista uma inscrição para pedidos de esclarecimentos da Sr.ª Deputada Mariana Silva, do PEV. Tem a palavra, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª **Mariana Silva** (PEV): — Sr. Presidente, Sr.ª Deputada Carla Madureira, imagino que a Sr.ª Deputada saiba perfeitamente a diferença entre projeto de lei e projeto de resolução, pelo que nem vou fazer mais comentários quanto a isso.

**Vozes do PSD**: — Sabe!

**Vozes do PS**: — Não sabe!

A Sr.ª **Mariana Silva** (PEV): — Relativamente à aposta no transporte público, como sabe, esta tem muito de política de defesa do ambiente e não nos cansamos de repetir que o alargamento do âmbito do passe social intermodal e a redução do seu custo foram das mais importantes medidas no que diz respeito à defesa da redução de emissões. O reforço da política de transporte público é, além do mais, uma política social de grande alcance.

Bem sabemos que o PSD não tem bem esta visão, porque o PSD sabe apenas fechar linhas de comboio e retirar transportes às pessoas, como sabemos pelo vosso passado.

*Protestos do PSD.*

Os Verdes propõem a gratuidade para desempregados e pessoas com deficiência, mas os transportes públicos servem as camadas mais desfavorecidas da população. Servem os trabalhadores que vão para a fábrica, servem os jovens que vão para a escola, servem os reformados nas suas idas para o lazer, para aceder aos serviços públicos, para ir ao médico. Basta andar de autocarro, de barco, de comboio ou de metro para perceber quem são os seus utilizadores, nas viagens pendulares da zona onde vivem para a zona onde trabalham, estudam ou descansam.

Os transportes públicos são, para além de um serviço público, uma importante resposta social que tem de ser amplamente promovida.

Portanto, Sr.ª Deputada, as questões que lhe queria colocar são simples. A primeira é, exatamente, a de saber se acompanha esta perspetiva que Os Verdes trazem, que obrigará, obviamente, para ser plenamente confirmada, ao reforço do papel do Estado na promoção do transporte público.

A segunda é a de saber se, em função deste entendimento, e isso não é pouco, o Grupo Parlamentar do PSD quer dar mais para fazer o caminho da gratuidade do transporte público, a começar por estes três grupos.

Até agora, não tem demonstrado essa disponibilidade na prática, mas relembro que esta medida que Os Verdes propõem até nem é pioneira, pois já existem outros países na Europa que a aplicaram.

*Aplausos do PEV.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Sr.<sup>a</sup> Deputada Carla Madureira, tem a palavra, para responder.

A Sr.<sup>a</sup> **Carla Madureira** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Silva, em relação à primeira pergunta que me fez, a Sr.<sup>a</sup> Deputada sabe que eu sei, portanto, acho que estamos esclarecidas em relação a isso.

O Sr. **Ascenso Simões** (PS): — Mas não parece!

A Sr.<sup>a</sup> **Carla Madureira** (PSD): — Se tivéssemos de escolher uma banda sonora para esta discussão, de certeza que, hoje, a melhor banda sonora que teríamos para ouvir era uma música interessante do Pedro Abrunhosa: *Fazer o que ainda não foi feito*.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Muito bem!

A Sr.<sup>a</sup> **Carla Madureira** (PSD): — É que os senhores tiveram seis anos para fazer aquilo que querem fazer hoje à pressa,...

*Aplausos do PSD.*

*Protestos do Deputado do PEV José Luís Ferreira.*

... numa espécie de 25.<sup>a</sup> hora, com as eleições legislativas à porta. Sr.<sup>a</sup> Deputada, tiveram muito tempo para o fazer e não o fizeram.

Aquilo que tenho para lhe dizer é o seguinte: na semana passada, o PSD votou favoravelmente o alargamento do Passe Social+ às pessoas com deficiência, por saber que era uma medida justa...

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Silva** (PEV): — Era um projeto de lei, Sr.<sup>a</sup> Deputada!

A Sr.<sup>a</sup> **Carla Madureira** (PSD): — ... e que ia abranger uma população que realmente precisa de um apoio específico. É um apoio, de facto, em relação ao qual o PSD votou a favor com a convicção de que, realmente, as pessoas com deficiência merecem este deferimento positivo e esta ajuda.

Sabe o que tenho para lhe dizer, Sr.<sup>a</sup> Deputada?! O PSD está sempre a favor de, gradualmente, apoiar quem mais precisa. É isto que o PSD faz!

*Protestos do PEV.*

Há bocadinho, ouvida a intervenção do Sr. Deputado José Luís Ferreira, ficámos realmente convictos de que os senhores querem «construir a casa a começar pelo telhado», porque querem a gratuidade dos transportes mas não sabem se há transportes para todos.

*Aplausos do PSD.*

*Protestos do PEV.*

Não sabem se há transportes para todos, mas vão dar o passe e, depois, não há comboios, não há transportes para as pessoas...

*Protestos da Deputada do PEV Mariana Silva.*

Não, não fomos nós, Sr.<sup>a</sup> Deputada, e a senhora sabe-o.

O Sr. **José Luís Ferreira** (PEV): — Até o metro era para privatizar!

A Sr.<sup>a</sup> **Carla Madureira** (PSD): — Durante os seus seis anos de apoio a este Governo e a esta geringonça tiveram a oportunidade de o fazer. Não é agora, à pressa, que o vamos fazer.

*Aplausos do PSD.*

*Protestos do Deputado do PEV José Luís Ferreira.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Bruno Dias, do PCP.

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: A intervenção nos transportes não é só uma mudança da mobilidade, é também uma política social de acesso a direitos fundamentais, como o trabalho, os equipamentos de saúde, de educação, de cultura e de desporto, a libertação de rendimentos familiares, a valorização da vivência e a fruição social e do território, a promoção económica, o combate às alterações climáticas e a melhoria da qualidade do ar.

Durante décadas, as populações, os utentes, os trabalhadores dos transportes, as respetivas organizações, os eleitos da CDU, do PCP e do PEV, reivindicaram que se tomassem medidas para resolver problemas dos transportes, problemas dos trabalhadores e das populações.

Com uma intervenção decisiva do PCP e do PEV, veio a ser aprovado o financiamento do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, o PART, para melhor servir as populações, atrair mais passageiros para o transporte coletivo e reduzir as emissões.

Depois de mais de 20 anos com o PS, o PSD e o CDS sistematicamente a bloquearem as propostas do PCP, repito, depois de mais de 20 anos com o PS, o PSD e o CDS sistematicamente a bloquearem as propostas do PCP, passámos, finalmente, a ter um único passe, válido para todas as carreiras, de todos os operadores, em todos os concelhos da região, a um preço muito mais baixo.

A redução do preço fez uma diferença enorme na vida das pessoas. Para muitos utentes, o custo mensal chegava aos 200 €, para uma utilização geográfica limitada. Este foi um contributo fundamental para o aumento do rendimento disponível das famílias.

Reafirmamos, hoje e aqui, estas nossas propostas para que estes avanços se mantenham e o transporte público se torne mais efetivo e atrativo.

Entre as metas traçadas estão a concretização de infraestruturas e de serviços de acessibilidade, mobilidade e transportes com mais coerência e articulação entre si e a dinamização de inovadores serviços e sistemas de transporte e mobilidade suportados em soluções tecnológicas.

O PCP tem vindo a afirmar e a propor três opções fundamentais para este setor: em primeiro lugar, fixar o objetivo da gratuitidade dos transportes públicos, concretizando, no imediato, no âmbito nacional e em todas as ligações inter-regionais, as novas condições de mobilidade e a redução tarifária, já em vigor, com âmbito de aplicação a todos os modos de transporte e a todos os operadores, com um valor máximo de 30 € no município e de 40 € na região; em segundo lugar, estabilizar a fonte de financiamento e reforçar os montantes afetos ao programa de redução tarifária, com a constituição de uma contribuição de serviço público de transportes, sendo para ela deslocada a terça parte do valor da contribuição de serviço rodoviário, sem aumento do ISP (imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos); em terceiro lugar, planear e concretizar um programa de investimento para o aumento da oferta em quantidade e qualidade, com admissão de trabalhadores, aquisição, manutenção e modernização das frotas do serviço público e uma política pública de transportes e de parques dissuasores, que articulem a oferta do transporte público e do transporte individual.

A primeira destas linhas de ação é a matéria do debate de hoje. Saudamos o Partido Ecologista «Os Verdes» pela iniciativa deste agendamento.

A proposta que o PCP apresentou foi no sentido de criar o programa de transporte gratuito, destinado a todas as crianças e jovens até aos 18 anos de idade, permitindo a utilização sem restrições dos transportes coletivos regulares da sua área ou região de residência, bem como dos transportes escolares em circuitos especiais. Por outro lado, a proposta do PCP foi também no sentido de assegurar, em todo o País, o direito a uma redução de 50% no uso do transporte público regular aos utentes a partir dos 65 anos de idade.

Alcançada a gratuidade até aos 12 anos na Área Metropolitana de Lisboa, o alargamento da gratuidade até aos 18 anos em todo o território representa um importante passo no sentido do objetivo da gratuidade na utilização dos transportes coletivos, abarcando, para já, grupos etários particularmente relevantes.

Ao mesmo tempo, é necessário conferir coerência e equidade na política tarifária a todo o território nacional, de modo a eliminar as desigualdades verificadas em matéria de regime tarifário e de acesso aos transportes públicos existentes em extensas áreas do País.

Por outro lado, deve ser conferida mais equidade ao programa, pelo que importa também implementar a bonificação de 50% de desconto para os utentes a partir dos 65 anos de idade em todo o território nacional, nas mesmas condições em que já hoje se aplica na Área Metropolitana de Lisboa.

Nesta Legislatura, apresentámos propostas concretas, quer de iniciativa legislativa, quer em sede orçamental, para avançar com essas mesmas opções. Em todas elas, repito, em todas elas, o PS votou ao lado da direita e impediu a sua aprovação. A mais recente foi no mês passado, quando chumbaram a lei de financiamento à redução tarifária que propusemos.

Claro que, agora, dizem: «Agora é que era! Desta vez é que íamos ter as medidas e as soluções que antes não tivemos!» Ora, enquanto o PS e a direita inviabilizavam essa proposta do PCP para um financiamento estável, que iria garantir a continuidade da redução tarifária, o Governo, ao mesmo tempo, apresentava uma proposta de Orçamento do Estado para 2022 que apontava para cortes de 130 milhões de euros...

*Protestos do Deputado do PS André Pinotes Batista.*

... no financiamento do passe, que, a ser aprovada, colocaria o sistema em risco de falência técnica. O Orçamento que foi chumbado era o Orçamento dos cortes no passe, de 130 milhões de euros! Por mais piruetas que tentem dar, não vão conseguir apagar esse facto.

Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, a gratuidade dos transportes não é uma utopia. Os transportes gratuitos existiram e existem ainda hoje, em países socialistas e em países capitalistas.

Alguns dirão que tal só será possível com uma disponibilidade de recursos de que países mais dependentes e empobrecidos, como o nosso, não dispõem. Mas veja-se o exemplo do Metropolitano de Lisboa, cujas perdas com atividades especulativas, como os famosos contratos de *swap*, nos últimos 10 anos, foram superiores às receitas operacionais nesse período. Ou seja, todas as receitas de bilheteira foram para cobrir gastos com a especulação financeira, o que desde logo prova que, afinal, é possível prescindir desses montantes. Podemos é beneficiar com eles as pessoas em vez dos bancos!

Se Portugal é, atualmente, o terceiro país da União Europeia que mais recorre à utilização do transporte individual, então, a solução não é enterrar milhões em transporte individual elétrico mas investir de forma séria no transporte coletivo, não para lucro de alguns, mas para benefício de todos.

A questão de fundo que colocamos, neste debate, é a da importância estratégica para o nosso futuro comum de se construir o caminho da desmercantilização do transporte público.

Estas são opções para uma política alternativa, de defesa do interesse nacional e de resposta às necessidades dos trabalhadores e do povo. É disso que falamos quando falamos de uma política patriótica e de esquerda, e é por ela que continuaremos a lutar. É para isso que poderão continuar a contar com o Partido Comunista Português.

*Aplausos do PCP e do PEV.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Arrobas, do CDS-PP.

O Sr. **Miguel Arrobas** (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: O projeto de lei que discutimos prevê a gratuidade da utilização dos transportes públicos para três categorias de pessoas, sendo elas pessoas com deficiência, pessoas desempregadas e pessoas com idade igual ou inferior a 18 anos ou estudantes do ensino obrigatório, isto é, até completarem o ensino secundário.

A primeira coisa que é relevante dizer é que, além do ar, não há nada grátis. Existe, sim, a diferença entre fazer o utilizador pagar ou fazer a sociedade no seu todo pagar. Esta é uma opção política bem clara, que importa discutir, ou, pelo menos, alertar para as suas consequências. Mas já lá irei.

A efetiva promoção do transporte público de passageiros não se consegue efetivar somente prevendo-se o não pagamento direto pelos utilizadores dos mesmos, ou por uma redução de preços.

Com efeito, independentemente de uma medida como essa, é necessário o reforço do investimento em frotas, material circulante, infraestruturas e recursos humanos. Só assim se conseguirá um aumento da oferta e uma extensão das redes de transporte, que garantam aos seus utilizadores um transporte regular, pontual, cómodo e seguro, assegurando-se, assim, uma melhoria da qualidade do serviço capaz de atrair mais utilizadores.

Temos um bom exemplo do que não foi bem feito nos últimos anos, por exemplo, na Área Metropolitana de Lisboa: reduziu-se o valor dos passes sociais, mas tal não foi acompanhado por um reforço da oferta de transportes. Portanto, pessoas que, eventualmente, poderiam passar a utilizar os transportes públicos, podendo, acabaram por não o fazer, por não verem um melhor serviço a ser prestado.

Relativamente à primeira categoria de pessoas, as pessoas portadoras de deficiência, o tema da mobilidade para estas pessoas não se esgota na isenção do pagamento direto do serviço. Muito antes disso, importa promover a acessibilidade. Só assim se contribui para o pleno exercício do direito, para o reforço de laços sociais, para uma maior participação cívica e, conseqüentemente, para um crescente aprofundamento da inclusão e da solidariedade. Cumpre ao Estado promover e realizar ações cuja finalidade seja a de garantir e assegurar os direitos das pessoas com necessidades especiais, nomeadamente pessoas com mobilidade condicionada.

O Decreto-Lei n.º 163/2006 estipulou um prazo de 10 anos para a adaptação de instalações, edifícios, estabelecimentos e equipamentos públicos. Esse prazo acabou em 2017. Há ainda, no entanto, por esse País fora, diversas infraestruturas de transporte e material circulante sem capacidade para oferecer a pessoas com mobilidade reduzida condições para que utilizem o transporte público.

Pergunto: de que vale não cobrar diretamente o transporte às pessoas com deficiência se depois elas não conseguem aceder ao mesmo? Por exemplo, uma pessoa com deficiência que viva em Penamacor e se queira deslocar à Covilhã, passará a utilizar um transporte público, praticamente sem expressão e tantas vezes sem condições, se não lhe for cobrado nada? Ou ainda uma pessoa que se queira deslocar entre duas das 16 estações do metro de Lisboa que não tem acessibilidades para pessoas com mobilidade condicionada, passará a fazê-lo se não tiver de pagar? Provavelmente, não!

Uma reflexão semelhante é válida para a população no interior do País. Pergunto: como é que alguém que mora no interior, onde quase não há transportes públicos, tem acesso à isenção de tarifa, seja por ser portador de deficiência, desempregado, por ser menor ou por estar ainda a frequentar o ensino obrigatório?

Este projeto de lei que aqui discutimos parte da visão de que todo o País é igual, e poderá criar, por isso, ainda mais uma desigualdade. Considerar que a isenção do custo de transporte para os utilizadores, ainda que limitada a determinadas categorias, tem o mesmo efeito no interior e no litoral, pressupõe que exista alguma semelhança entre a realidade da oferta de transportes públicos no litoral e a oferta de transportes públicos no interior. Ora, tal não se verifica, de modo algum.

Ou seja, podendo ser esta uma medida positiva para os utilizadores de transportes públicos, onde eles existem, constitui, ao mesmo tempo, uma medida incapaz de assegurar uma justiça territorial entre a população nacional.

Com efeito, e porque, como dizia ao início, não há nada grátis, pressupomos — porque o projeto de lei não especifica — que a compensação financeira saíria do Orçamento do Estado, ficando todos os portugueses, tenham ou não acesso a uma boa rede de transportes, a pagar esta medida.

Um dos principais custos da interioridade passa pelos transportes, que são essenciais a quem precisa, de forma muito acentuada, de se deslocar, sendo, como já tive oportunidade de referir, que o acesso das populações do interior aos transportes públicos é reduzido, a oferta muito limitada e incapaz de solucionar as

necessidades de deslocação dos residentes naquela zona do País. E é por isso que uma medida como esta pode ser geradora de desigualdade.

Creemos que a determinação de isenção do pagamento dos transportes para determinadas categorias de pessoas — ou, quem sabe, para todas — poderia e deveria ser deixada às autarquias, que conhecem melhor as necessidades das pessoas e que o fazem já em alguns municípios do País.

A nível nacional é importante, isso sim, e cabe ao Governo, a promoção de melhores transportes para as regiões onde não os há, ou medidas que, no que respeita aos transportes, contribuam para uma diminuição das desigualdades territoriais.

É importante saber como vamos compensar quem não compra um título de transporte de utilização mensal pela única e simples razão de que não tem transportes públicos e que, portanto, não teria qualquer utilidade a dar a essa isenção de pagamento.

Em concreto, o Governo deveria proceder ao estudo e desenvolvimento de medidas para que os custos de transporte — desde as portagens das autoestradas que são usadas para chegar à capital de distrito ou mesmo para atravessar concelhos, à gasolina utilizada porque a rede de transportes públicos simplesmente não existe ou é ineficaz — possam ser deduzidos à coleta por parte dos contribuintes das regiões onde essas lacunas ao nível de transporte fazem parte do quotidiano.

Da nossa parte, não inviabilizaremos esta iniciativa, mas cremos que há outras soluções e outras prioridades para a governação do País.

A ideia de implementar um regime de transportes públicos gratuito não é nova no mundo, nem sequer na Europa. São raros os exemplos em que foram recolhidos dados para avaliar o impacto deste tipo de medidas, mas há exemplos na Europa, como o da capital da Estónia, Tallinn. De facto, em Tallinn, desde 2013, ano da implementação dessa política, constatou-se que houve um ligeiro decréscimo no número de pessoas que andam de carro privado e houve ainda um significativo decréscimo na percentagem de pessoas que prefere andar a pé como meio de locomoção.

Em Portugal, será que iria haver mesmo mais gente a andar de transportes públicos, ou isto não passa de uma medida para «português ver» antes de eleições?

*Aplausos do CDS-PP.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Não havendo inscrições para pedidos de esclarecimento, dou a palavra, para uma intervenção, à Sr.<sup>a</sup> Deputada Jamila Madeira, do PS.

Faça favor, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Jamila Madeira** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Os transportes são um elemento estratégico para a economia. São indispensáveis para assegurar a liberdade de circulação e permitir que pessoas e bens transponham distâncias, fronteiras e barreiras naturais, tendo um impacto direto na vida quotidiana de todos os cidadãos.

O setor dos transportes representa 25% das emissões com gases de efeito de estufa. Por isso mesmo, este setor é crítico no processo de descarbonização da economia portuguesa.

Para que a economia funcione bem em todas as regiões necessitamos de redes de transporte sustentáveis, eficientes e totalmente interligadas, que também incluam serviços de partilha de veículos e de bicicletas e que tenham em conta as alterações dos comportamentos dos utilizadores, a caracterização dos mesmos e os padrões de mobilidade de zona para zona.

Assumir que uma boa política de transportes ou de mobilidade significa isentar de custo na origem alguns potenciais utilizadores, sem que isso signifique maior utilização, nem mais descarbonização, nem sequer mais acesso a transportes por parte de todos os que deles carecem, é uma resposta que nos parece demasiado simplista e que, claramente, deturpa o propósito que anuncia.

Ter melhores transportes públicos implica o reforço nas zonas mais populosas, mais ferrovia para maiores distâncias e resposta à peça para as pessoas ou populações mais isoladas. Ainda assim, importa sublinhar que muitas têm sido as preocupações do atual Governo, em articulação com as autoridades de transporte, com vista a promover uma variedade de descontos tarifários adequados a cada realidade, sendo que uns são de âmbito mais geral, como o passe a 40 €, e outros para segmentos pertinentes de acordo com a respetiva realidade.

Assim é quando aplicam o PART — Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, ou o PROTransP — Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público.

De facto, muito tem sido o caminho palmilhado. E permitam-me que o refira eu, que venho de uma região, o Algarve, onde a mobilidade é muito difícil para os residentes e também para quem nos visita, e que tende a ser muito assegurada pelo transporte individual por desadequação do preço, das rotas e dos equipamentos que a sustentam.

No Algarve, como em demais zonas do País, este Governo, numa parceria com os municípios, tem promovido novas concessões com novas respostas, um caminho que se faz caminhando, mas que, naturalmente, é urgente que se faça colocando os recursos financeiros ao serviço das pessoas.

Usando, por isso, como exemplo o Algarve, posso dizer-vos que a aplicação do programa PART pela associação dos municípios traduziu-se na redução em 50% do preço dos passes de transporte público rodoviário e ferroviário e na fixação de um preço máximo de 40 € para estes passes.

Consequentemente, tivemos, em 2019, na ferrovia um aumento de 100% no número de passes vendidos e na rodovia esse aumento foi de cerca de 40%.

No caso do Algarve, importa também referir que a comunidade intermunicipal foi a primeira a lançar um concurso público internacional para a concessão do serviço público de transporte rodoviário de passageiros: 98 linhas de transporte público rodoviário em toda a região, num contrato de 85 milhões de euros para o período de cinco anos da concessão. Daqui a dias, em dezembro, no início da próxima semana, teremos uma nova empresa, criada por obrigatoriedade concursal e que iniciará o período de exploração de serviços. Com esta nova concessão surgirá a marca VAMUS – Transportes do Algarve, que passará a estar presente em todo o sistema de transportes, uma rede regular existente que terá algumas adaptações estudadas para dar resposta a necessidades identificadas por quem as conhece; será possível a disponibilização de serviço de transporte a pedido para locais com 40 ou mais habitantes que não sejam servidos pela rede regular; existirá o serviço de AeroBus, que irá permitir a ligação direta do aeroporto a algumas das principais cidades do Algarve, e o transporte gratuito de bicicletas nas linhas de transporte no eixo da Ecovia do Litoral e da EuroVelo 1. É de salientar, também, a renovação da frota de autocarros e a disponibilização de *wi-fi* gratuito a bordo, bem como de condições reais de acessibilidade a utilizadores portadores de deficiência.

Aos municípios caberá fiscalizar e garantir que o contrato é cumprido e, à semelhança do que acontece nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, os municípios do Algarve estão a negociar um passe intermodal para que haja transbordos entre meios de transporte, levando mais pessoas a utilizar os transportes públicos.

Sabemos, e todos temos consciência disso, que o País tem realidades muito diferentes das da Área Metropolitana de Lisboa ou da do Porto em termos de mobilidade. Por isso também sabemos que para dar resposta às populações e adequar o serviço de transporte público às suas necessidades implica olhar de perto para os problemas, lado a lado com quem conhece o território.

Descentralização, proximidade, coerência, eficácia e, claro, contas certas são o caminho. Só assim conseguiremos promover a transição climática com maior justiça social.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Carlos Silva, do PSD.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: Vem, o Partido Ecologista «Os Verdes», a propósito de boas intenções, propor um debate que visa contribuir para o fomento da utilização dos transportes coletivos.

O PSD não tem qualquer dúvida quanto à relevância de ordem ambiental e social que a discussão destes temas possa representar para a evolução das políticas públicas. Assim, no que toca às alterações climáticas e à minimização dos seus riscos, estamos perante uma emergência que a todos deve preocupar, sendo o setor dos transportes um dos que mais contribui para as emissões de gases com efeitos de estufa.

É absolutamente crítico para o planeta que se promova a diminuição do uso do automóvel particular, com a transferência da mobilidade das populações para a utilização dos transportes coletivos.

Temos assistido recorrentemente à aplicação de incentivos que tentam induzir os cidadãos a mudar os seus hábitos de mobilidade, mas estes têm-se revelado insuficientes e as metas têm ficado muito aquém dos objetivos a alcançar — nalguns casos, revelam-se mesmo infrutíferos.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — A conclusão que retiramos é que por mais incentivos que existam no sentido da promoção do uso do transporte coletivo, nomeadamente nos movimentos pendulares, essa adesão depende de uma boa rede de transportes que dê resposta às necessidades dos utentes.

A resposta que os cidadãos valorizam é a de conseguir chegar a horas ao local de trabalho e circular de forma confortável. O que não pode mesmo acontecer é o calvário a que se tem assistido nos últimos anos em torno dos transportes públicos, nomeadamente atrasos e supressão de carreiras sem aviso prévio, falta de higiene e salubridade nas viaturas e respetivas infraestruturas, existindo mesmo muitas zonas do País onde não há sequer transporte público que proporcione mobilidade aos cidadãos. E, desse ponto de vista, este Governo, nos últimos seis anos, tem sido um verdadeiro desastre, um exemplo de más práticas.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — É verdade!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — O Governo tem na sua posse mecanismos, programas e financiamento europeu, deixados pelo Governo que tirou Portugal da bancarrota em que o Partido Socialista, de forma irresponsável, nos deixou,...

*Aplausos do PSD.*

... e não os aproveitou.

O Governo, desde 2015, o Governo socialista, dedica-se apenas à triste tarefa de fazer propaganda. Já se perdeu a conta ao chorrilho de anúncios de aquisição de novos comboios, novos projetos de expansão ferroviária, mas nada sai do papel, nada sai do *PowerPoint!*

O Primeiro-Ministro anuncia, com pompa e circunstância, que Portugal está a efetuar o maior investimento dos últimos 100 anos em ferrovia, mas os portugueses não conseguem vislumbrar esse investimento. Os portugueses continuam a não ver passar os comboios!

O Ministro Pedro Nuno Santos, que começou por pedir desculpas aos portugueses pelo trabalho que não foi realizado pelo seu antecessor, todos os meses dá conferências a fazer juras de amor à ferrovia e afirma que agora é que é, numa espécie de «apita o comboio!» Mas isto mais não é do que o mundo virtual do Governo socialista, que não tem qualquer adesão à realidade.

Vamos a factos. Vejamos o programa de fundos europeus, Ferrovia 2020, o tal programa ferroviário deixado por Passos Coelho, cujo objetivo era o de até ao final de 2020 efetuar uma renovação profunda na ferrovia, de norte a sul, aumentando a ferrovia numas centenas de quilómetros.

O que se passou? — perguntam vocês. Nada de relevante — respondo. Apesar da publicidade enganosa do Governo, ano após ano, a taxa de execução do programa, nestes seis anos, vai nuns miseráveis 12%. Ficámos a saber recentemente que os prazos vão voltar a falhar, que vários projetos não chegarão a ver a luz do dia e que serão submetidos, sob a forma de promessa, para as calendas do novo programa PT 2030.

Assistimos, incrédulos, ao Governo a regozijar-se de que não há razão para os portugueses ficarem preocupados porque não vamos perder fundos. Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, podemos não perder os fundos, mas o País perdeu a oportunidade de efetuar, no imediato, a tão propalada transição energética e descarbonização dos transportes e, simultaneamente, de investir em transportes públicos que permitam responder já aos desafios da sustentabilidade, de tornar a economia mais produtiva e de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. Isto em vez de remeter os atuais projetos para o plano de investimentos 2030, onde as prioridades, com certeza, seriam outras.

Outro exemplo da incapacidade do Governo são os sucessivos anúncios de aquisição de novos comboios. Diria que esta situação chegou ao limite, ao estado de indigência administrativa. Vejam como um concurso, prometido em 2018, para aquisição de 12 novas automotoras para o serviço regional, que tanta falta fazem,

esteve até há poucas semanas no Tribunal de Contas. E não foi por bloqueio do Tribunal, foi por falta de respostas do Ministério relativamente a questões técnicas que lhe eram colocadas pelo próprio Tribunal.

Estamos praticamente em 2022, os comboios já cá podiam estar, mas só agora vai ser, finalmente, efetuada a encomenda. Será o mesmo que dizer que antes de 2025 ou 2026 os comboios não irão apitar.

Temos ainda a atuação errada por parte do Governo em projetos como o da linha circular do metro de Lisboa, que não passa de um carrossel para turistas, e, depois de um investimento de 400 milhões de euros, os lisboetas vão ver a sua mobilidade diminuída com os transbordos que virão a ser criados. Porém, a obsessão e arrogância do Ministro não permite o seu recuo, apesar dos avisos de todas as forças políticas no Parlamento, sem exceção.

Isto já para não falarmos da velha aquisição de 10 novos barcos para o transporte de passageiros no Tejo, prometida desde 2016. Uma verdadeira telenovela que teve um primeiro concurso para barcos a gás e em que, passados quatro anos, o Governo descobriu que ainda não existia tecnologia no mercado para este modelo de barcos. Agora, passados seis anos, o Ministro promete barcos elétricos. No entanto, os passageiros continuam a desesperar e a ser transportados nos velhinhos cacilheiros em condições miseráveis, mas valha-lhes, apesar de tudo, a sua fiabilidade.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Lembremos ainda os meses de escadas rolantes e elevadores avariados em estações onde é necessário fazer face a centenas de metros de desnível, prejudicando brutalmente a mobilidade dos cidadãos que, por alguma razão, tenham mobilidade reduzida. Não posso deixar de fazer referência ao grito de alerta das comissões de utentes que, nos últimos dias, avisaram que duas das quatro escadas rolantes de acesso à estação Baixa-Chiado estão paradas há mais de um mês.

Já conseguimos ouvir de tudo, todo o tipo de desculpas, as mais esfarrapadas que se possa imaginar para disfarçar a incompetência deste Governo a tratar do setor das infraestruturas. O Partido Socialista vai ao ponto, como ouvimos do Sr. Deputado Hugo Costa, de confundir legislação com propaganda, mas o que não consegue mesmo disfarçar é a incompetência na gestão destes *dossiers*, tão necessários à criação de uma verdadeira política de mobilidade e de acesso aos transportes públicos.

*Aplausos do PSD.*

Falo de uma política que leve a que os portugueses ganhem tempo, no seu dia a dia, e poupem dinheiro nas suas deslocações, reduzindo o atraso estrutural a que este Governo socialista tem submetido o País ao longo dos últimos seis anos.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, a mobilidade é um direito, mas diga-se em abono da verdade que é um dos mais maltratados pelos poderes públicos. Tenhamos presente que não há verdadeira liberdade sem uma rede de transportes públicos e infraestruturas com profundidade territorial e comodidade para os cidadãos. A quebra do isolamento de localidades é uma forma de combate às discriminações territoriais. Não é aceitável que o Estado se demita da garantia destes direitos.

O PEV tenta dar um contributo para o fomento da utilização dos transportes coletivos por via de uma modalidade tarifária que garanta a gratuidade da utilização dos serviços. Compreendemos, mas estas políticas têm de assentar em princípios de sustentabilidade do próprio sistema que acompanhem as condições económico-financeiras do País.

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

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Não somos defensores de políticas totalmente gratuitas para todos. Isso é uma ficção, não existe. No fim do dia, acabariam os contribuintes, através de mais impostos, a pagar essa irresponsabilidade. Mas seremos intransigentes na defesa e proteção dos mais frágeis, garantindo-lhes dignidade, porque entendemos que é a estes que a sociedade tem de responder com mais exigência, sendo generosa, mais atenta e mais presente, numa visão social-democrata de proteção para com os mais necessitados, protegendo quem deve ser protegido.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Alerto o Sr. Deputado de que houve uma inscrição, com origem na bancada do Partido Socialista, para pedir esclarecimentos.

Para o efeito, tem a palavra o Sr. Deputado Hugo Oliveira.

O Sr. **Hugo Oliveira** (PS): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, Sr. Deputado Carlos Silva, da sua intervenção podemos retirar, desde logo, uma pergunta e uma ilação. A pergunta é esta: há quanto tempo não anda o Sr. Deputado de transportes públicos?!

*Aplausos do PS.*

Certamente, desde 2016 que o Sr. Deputado não anda de transportes públicos, porque o que descreveu foi a realidade existente até 2016.

*Protestos do PSD.*

Sr. Deputado, viajo sempre para a minha terra em transporte público e, portanto, ainda nesta semana andei de transporte público...

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Então deve chegar atrasado!

O Sr. **Hugo Oliveira** (PS): — Não, Sr. Deputado, não chego.

A ilação que se retira é a de que o Sr. Deputado e o PSD perderam o comboio deste debate, perderam o comboio da modernização e do investimento nos transportes públicos e ainda estão parados na estação que remonta ao ano de 2015, ano do término do Governo do PSD, em que a ordem era para desmantelar, desinvestir e privatizar.

*Aplausos do PS.*

E dou-lhe o exemplo da ferrovia, de que falou na sua intervenção, tema sobre o qual há muito o Sr. Deputado não falava. Na ferrovia, praticamente já não existem atrasos nem supressões, em resultado de um forte investimento na CP e na EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário): foi recuperado material circulante que há anos estava parado; está em marcha a maior compra de material circulante novo que o País já executou; a infraestrutura está a ser praticamente toda renovada; pela primeira vez a CP tem um contrato de serviço público com o Governo; foram assinados, na CP e na EMEF, acordos de empresa que mereceram a aprovação de todos os sindicatos; e fizemos o PART, com o qual conseguimos a maior redução tarifária nos transportes públicos que alguma vez foi feita neste País.

Durante todo este tempo, durante todo este caminho que percorremos, onde estava o PSD?! Estava parado no ano de 2015.

Sr. Deputado Carlos Silva, antes de lhe fazer mais algumas perguntas, deixe-me fazer a seguinte afirmação, em nome do Partido Socialista: se das próximas eleições legislativas resultar um novo Governo do PS, a política de investimento e de modernização dos transportes públicos é mesmo para continuar.

*Aplausos do PS.*

E o que fará o PSD se vier a ser Governo? Vai acabar com o PART? Vai voltar às privatizações?

O Sr. **Bruno Dias** (PCP): — Tem cada ideia!

O Sr. **Hugo Oliveira** (PS): — Bem sei que, certamente, o Sr. Deputado não saberá responder-me, pois ainda não sabe qual é o comboio que o PSD vai apanhar, se é na estação do Rio ou no apeadeiro do Rangel.

*Risos do PS.*

*Protestos do PSD.*

Mas, mesmo o PSD não sabendo se será na estação do Rio ou no apeadeiro do Rangel que o PSD vai começar a sua viagem, o que nós sabemos é que privatizar, dismantelar, desinvestir será a política do seu Governo. Se assim não for, Sr. Deputado, comprometa-se hoje, aqui, a não privatizar as empresas de transportes públicos, a não terminar o PART se for Governo.

*Aplausos do PS.*

É isso que o PSD deve dizer, que se compromete a não terminar o PART e a não desistir das empresas de transportes públicos.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — O Sr. Deputado Carlos Silva, do PSD, tem a palavra para responder.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado, permita-me que lhe diga, com toda a simpatia, que não há comboios! Não é o comboio do Rio nem o do Rangel. Não há comboios!

*Aplausos do PSD.*

*Risos e protestos do PS.*

Infelizmente, os portugueses continuam à espera, na estação, que os comboios passem, porque eles não existem. E sobre falar em andar de comboios, deixe-me que lhe diga que me parece que o Sr. Deputado não anda de comboio há muitos anos.

O Sr. **Hugo Oliveira** (PS): — Ando sempre!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Mas a realidade é mesmo assim. Não vê as notícias, todos os dias? A realidade é mesmo esta: com o vosso Governo há um atraso brutal no investimento em nova ferrovia e não passam de promessas.

**Vozes do PSD:** — É verdade!

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Eu ainda compreenderia que, eventualmente, os senhores pudessem dizer que o Sr. Ministro das Finanças não dá dinheiro para a aquisição de comboios, ou o que fosse. Ainda compreenderia isso, pelas dificuldades do País, mas não! Pelos vistos, está sempre tudo bem. O Sr. Primeiro-Ministro anuncia novos investimentos, o Sr. Ministro das Infraestruturas não para de falar de novos investimentos, mas nada aparece. Ou seja, os senhores estão há seis anos no Governo, em 2018 fizeram uma promessa de aquisição de 12 novas automotoras para o serviço regional — que está desgraçado, tanto que as pessoas andam de táxi, a custos da CP, para chegarem aos vários sítios — e os comboios continuam sem aparecer.

Mais: em 2019, os senhores mandaram o processo para o Tribunal de Contas e, em termos administrativos, estiveram a marimbar-se para ele. Foi preciso um alerta por parte do PSD, neste Parlamento, ao Sr. Ministro para, na semana seguinte, o processo ter sido despachado. É esta a função do PSD.

O Sr. Deputado perguntou-me onde estava o PSD. Respondo: o PSD está na oposição e está a fazer a fiscalização da atividade do Governo. Foi isto que aconteceu durante estes seis anos.

*Aplausos do PSD.*

Se me permitir, Sr. Presidente, ainda sobre o PART, já que estou a ser desafiado a falar sobre o assunto, gostaria de dizer que não vamos terminar com o PART, mas manifestámos reservas relativamente ao PART. Os senhores acusam-nos, sob a forma de mentira, de sermos contra o PART, mas não somos contra, manifestámos reservas e o tempo veio dar-nos razão.

Entidades autorizadas neste País, como a Associação Nacional de Municípios Portugueses e o IMT vieram dizer que esta medida do PART não traz justiça social e coloca o País a duas velocidades. Há zonas mais favorecidas do que outras, há cidadãos de primeira e cidadãos de segunda, e, por isso, vamos ter uma ação sobre o PART. Contudo, não vamos acabar com o PART, porque é uma medida importante do ponto de vista da coesão, mas é preciso que seja sustentável, é preciso que exista quem pague.

*Protestos do PS.*

Os senhores criaram a medida, criaram o incentivo e agora querem pôr as câmaras a pagar o PART. Foi para isso que os Srs. Presidentes de câmara vieram alertar, dizendo que a medida não está correta.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado André Pinotes Batista, do PS.

Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Começo, antes de mais, por saudar o PEV pela iniciativa legislativa que nos trouxe e que não só permitiu o debate sobre essa mesma iniciativa como também nos permitiu fazer uma retrospectiva do enorme percurso feito nos últimos seis anos.

Permitam-me, Srs. Deputados de direita, que vos elucide sobre o nosso ponto de partida nesta viagem. Lembramo-nos bem do pandemónio que foi deixado e é muito difícil ouvir o Deputado Carlos Silva, do PSD, falar de uma realidade que manifestamente não existe, de comboios-fantasma, de comboios imaginários, esquecendo-se de que no modo fluvial, na Soflusa e Transtejo, a vossa solução era vender embarcações, porque haveria embarcações a mais. No que diz respeito ao transporte rodoviário pesado, os cidadãos portuenses sabem bem que a vossa grande medida era a privatização por ajuste direto dos STCP (Sociedade de Transportes Coletivos do Porto). Em Lisboa, com a Carris, preparavam-se para fazer o mesmo.

*Aplausos do PS.*

*Protestos do Deputado do PSD Carlos Silva.*

Srs. Deputados, a questão que se coloca é se não têm um pouco de pudor político quando vêm aqui exigir exatamente o contrário do que fizeram nos tempos do muito além da troica, mostrando, aliás, prazer na dor que infligiam. Deixem-me ser muito claro relativamente ao seguinte: ouvir a direita falar da CP e da ferrovia é, para nós, um exercício de grande autocontenção para manter o respeito democrático. Hoje, aqueles que abandonaram a CP, que fecharam as oficinas, que desinvestiram na capacidade oficial, que não investiram, que não tiraram do papel 0,01 € esquecem-se de que temos, em Guifões, uma oficina que está a arranjar um conjunto de automotoras, de que estamos a investir em equipamento, de que estamos a apostar na formação de quadros para manter o *know-how*.

*Aplausos do PS.*

Mas o Sr. Deputado do PSD não sabe, o Sr. Deputado do PSD não viu, o Sr. Deputado do PSD não ouviu! Aliás, tal não é novidade para quem apaga o período mais negro para o transporte público: o Governo de V. Ex.<sup>a</sup>!

Permita-me que lhe faça o contraponto, pois poderia despende o resto do meu tempo a lamentar os ataques terríveis que fizeram ao transporte público, mas prefiro saudar o que foi feito. É muito importante percebermos que a maioria de esquerda e o Governo repuseram os apoios de tarifários, porque os senhores também não tiveram pudor de os cortar aos mais desfavorecidos. Ouvi, hoje, os Srs. Deputados dizerem que o transporte é um direito. Ó Srs. Deputados, como humilharam este direito! Como atacaram este direito! Como minaram esta questão tão essencial para os portugueses!

*Aplausos do PS.*

Nós repusemo-lo, mas não nos limitámos a repô-lo: fomos mais longe e impusemos medidas, impusemos soluções. O PART é a medida mais revolucionária do transporte público em Portugal. É muito difícil debater com uma direita que começa por dizer que a medida é errada e que, depois, passa a dizer que votaram contra, mas que não vão acabar com ela. Realmente, este é um caminho de ziguezagues feito no transporte, o que não nos espanta pela vossa prática, mas que lamentamos pelo medo que temos do que possam vir a impor no caso de haver um Governo de direita.

Houve uma questão tão simples à qual a direita não respondeu: privatiza ou não privatiza? Nós sabemos que, se regressar, a direita vai privatizar e com gosto, porque o interesse da direita não são os passageiros, não são os cidadãos, o interesse da direita situa-se num outro quadrante.

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — É um fundamentalista!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Permitam-me saudar, também, o regime jurídico do serviço público de transportes, que permitiu delegar nas autoridades de transportes o planeamento e a gestão de novas soluções, mas também os acordos da empresa. É importante salientar a paz social que sempre foi havendo nestes seis anos, uma paz social tão importante como a que vamos assistindo para a manutenção da qualidade dos serviços.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Diga lá que é da direita!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Srs. Deputados, temos de fazer uma pequena reflexão à esquerda porque, se a direita nunca embarcou nesta viagem — se alguma vez tivesse embarcado, era para sabotar o caminho —, à esquerda, houve um conjunto de forças políticas que se apearam deste caminho de desenvolvimento. Neste ponto, temos de chamar a atenção para o facto de o Projeto de Lei n.º 1022/XIV/3.<sup>a</sup> (PEV), que estabeleceria a gratuidade do transporte coletivo para pessoas com deficiência e para pessoas com menos de 18 anos, ter partes que, obviamente, subscrevemos e que, aliás, estão na nossa ação, estarão no nosso programa e serão cumpridas. Porém, lamentamos, desde logo, terem misturado um objeto tão vasto, que abarca 1 300 000 pessoas em situações distintas, o que teria um impacto financeiro difícil de estimar, porque não sabemos a adesão que iria ter na oferta e na procura. Se fosse de 25%, estaríamos a falar de 192 milhões de euros; se fosse de 50%, estaríamos a falar de 384 milhões de euros; se fosse de 100%, por utopia — não que a medida seja uma utopia, mas não existem desenhos perfeitos —, o impacto seria de 768 milhões de euros.

O Sr. **Carlos Silva** (PSD): — Agora já há dificuldades!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Para o Grupo Parlamentar do Partido Socialista, a universalidade é o fator mais importante. A gratuidade tem vantagens, como é evidente, mas, simultaneamente, tem de ser usada com muita parcimónia, escolhendo exatamente quem queremos atingir, sob pena de podermos estar a financiar gratuitamente aquilo que não necessita de ser financiado.

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Austeridade! Austeridade!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Assim sendo, cabe-nos dizer que o custo não é a única condicionante e que haveria, em alguns casos, um aumento desproporcional de encargos públicos para os benefícios que iríamos atingir.

O Sr. **Paulo Neves** (PSD): — Isso é austeridade!

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Srs. Deputados, Sr.<sup>as</sup> Deputadas, finalizo com um balanço que pode ser muito importante do ponto de vista prospetivo. Os portugueses e os portugueses com menores rendimentos sabem muito bem quem é que deseja a privatização daquilo que garante o seu quotidiano, seja de trabalho ou de estudos.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Sr. Deputado, tem de terminar.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Vou terminar, Sr. Presidente, com a ideia de que a esquerda tem de voltar a unir-se.

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

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Nos seis anos em que a esquerda esteve unida, o transporte público evoluiu. O Partido Socialista espera a maior confiança possível para dar continuidade a um rumo de sucesso e para impedir que a direita venha, uma vez mais, depauperar o transporte público português.

*Aplausos do PS.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Srs. Deputados, não havendo inscrições, passamos, então, à fase de encerramento.

Dou a palavra à Sr.<sup>a</sup> Deputada Mariana Silva, que fará a sua intervenção dispondo da acumulação de tempos.

A Sr.<sup>a</sup> **Mariana Silva** (PEV): — Sr. Presidente, Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados: No encerramento deste importante debate, queremos sublinhar a preocupação de todas as bancadas relativamente à necessidade de combater as alterações climáticas, mas o verdadeiro teste não pode ser aferido pelas palavras ou pelos discursos.

Portanto, vamos aguardar pela votação desta iniciativa que Os Verdes trouxeram para discussão, para perceber quem está realmente preocupado com esta ameaça global e quem apenas se fica pelas palavras, até porque o cenário não é nada animador. Vejamos: o gás com efeito de estufa com maior expressão, em Portugal, é o CO<sub>2</sub>, que representa 76% das emissões totais nacionais. Entre os setores com mais responsabilidade na emissão de CO<sub>2</sub>, estão, de forma praticamente equiparada, primeiro, a produção e a transformação de energia e, depois, os transportes. No período de 1990 a 2018, os transportes foram o setor cujas emissões mais aumentaram, tendo registado um crescimento de 8,7%, entre os anos de 2013 e 2018, representando o setor rodoviário 90% do total das emissões no setor dos transportes.

Esta tendência deve-se, em muito, à utilização do automóvel individual e resulta de uma política desastrosa, de décadas e décadas, de desinvestimento no transporte público, que nos faz, hoje, ter uma rede de transportes públicos bastante deficitária, face às necessidades das populações. Portugal está dotado de um conjunto de instrumentos que regem as decisões políticas relacionadas com as questões climáticas e que impõem uma transversalidade em diversos setores governativos e na sociedade em geral. A atuação dos poderes públicos é determinante, bem como a dos agentes económicos e dos cidadãos em geral. Todos somos imprescindíveis para este combate e para reivindicar as ações necessárias.

Relativamente à mitigação do processo de alterações climáticas, Portugal precisa de criar um sistema de transportes coletivos que responda às necessidades das populações e de incentivar a mobilidade suave e ativa. A resposta às necessidades básicas de deslocação dos cidadãos tem sido, já há muitos anos, remetida para a dependência do automóvel particular, com graves impactos ambientais e sociais.

Tratou-se, fundamentalmente, da ausência de alternativas adequadas de transportes coletivos, tanto a nível do preço, como dos horários disponíveis ou, ainda pior, da oferta de serviço. A verdade é que, quando essa

oferta e essas condições existem, os cidadãos aderem, como ficou comprovado com o PART. Este só foi conquistado também graças às insistências de Os Verdes, que nunca deixaram de bater-se por essa medida e que levaram o Governo do PS a aceitar a mesma, tendo como consequência o aumento substancial de passageiros em todos os meios de transporte coletivo. O PS nunca previu esta medida no seu programa e, como se viu pela reação do Governo às propostas do PEV no Orçamento do Estado, estando de mãos completamente livres, nunca a concretizaria.

Os Verdes defendem que o PART, a medida mais eficaz na defesa do ambiente tomada nos últimos anos, seja alargado a todo o território nacional com tarifário igual, e defende um caminho de gratuidade dos transportes coletivos públicos.

Nesse enquadramento, trouxemos, hoje, à discussão um projeto de lei que estabelece a gratuidade da utilização dos transportes públicos para pessoas com deficiência, para pessoas desempregadas, para pessoas com idade igual ou inferior a 18 anos e para estudantes da escolaridade obrigatória.

Os Verdes consideram que os transportes públicos são um direito fundamental dos cidadãos, estando, inclusivamente, na base do acesso a outros direitos, como a saúde, a educação, a cultura, a justiça e o lazer. Os transportes públicos são essenciais para promover a coesão territorial, atraindo investimento e população para o interior. Os transportes públicos são uma componente fundamental da descarbonização e da mitigação e combate às alterações climáticas. A radiografia dos últimos 40 anos dos transportes públicos, em Portugal, mostra uma contínua degradação e redução da oferta, quer ferroviária, quer rodoviária, em transportes coletivos, com uma particular incidência no interior do País.

Os Verdes lutam, há anos, por uma política de transportes públicos que deve ter como eixo central o transporte ferroviário, do qual resultam menores impactos ambientais, maior eficiência energética, menor impermeabilização de solos, maior harmonização na integração paisagística, maior segurança, maior nível de conforto, assim como uma boa relação entre custo e durabilidade de investimento e potencialidade de uso.

É de realçar, também, que o transporte ferroviário tem potencial para substituir o transporte aéreo de curta distância, com claros benefícios ambientais. Assim, é fundamental fazer chegar a ferrovia a todas as capitais de distrito, reativar linhas encerradas e determinar prioridades e prazos de investimento, designadamente a eletrificação de linhas, bem como a aquisição de mais material circulante. Não obstante esta prioridade, é fundamental que a oferta ferroviária seja completada e articulada com outras modalidades de transportes públicos que se adequem às especificidades e necessidades de cada região, para servir as populações e o desenvolvimento local.

Os Verdes não esquecem que é preciso agir para que os meios de transporte suave tenham todas as condições de circulação e segurança para virem a ser uma verdadeira alternativa nas deslocações dos cidadãos à escala do território nacional. A solução passa pelo investimento numa boa rede de transportes coletivos, que sirva as necessidades das populações a preços acessíveis, assim como pela criação de condições para o alargamento da utilização de modos suaves e ativos de mobilidade.

Para que seja possível envolver todos no processo de mitigação e combate às alterações climáticas, para que todos possamos dar um grande contributo no nosso dia a dia, para que todos os que vivam em Portugal possam ter a opção de escolher comportamentos mais sustentáveis, é necessário dar passos importantes.

Hoje, o contributo de Os Verdes é trazer esta discussão e chamar todos os Srs. Deputados a aprovar esta iniciativa, que representa um passo seguro no contributo que Portugal pode dar à sobrevivência do planeta e à melhoria da mobilidade. Através do presente projeto de lei, o PEV dá mais um contributo para o fomento da utilização dos transportes coletivos, desta vez por via de uma modalidade tarifária que garanta a gratuidade da utilização dos serviços de transporte coletivo de passageiros a segmentos específicos da população. É uma medida exequível e acomodável do ponto de vista orçamental, uma vez que a esmagadora maioria dos jovens já têm direito a transporte escolar, tratando-se apenas de a alargar aos que ainda não têm acesso e de alargar a possibilidade de acesso. Quanto aos desempregados, espera-se que a sua seja uma situação transitória, na qual o transporte gratuito até facilitará.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, para terminar, gostaria de dizer que a votação deste projeto de lei irá identificar aqueles que apenas se agarram às promessas de amor ao ambiente e ao planeta, que ficam com a consciência tranquila porque se assinam protocolos ou, então, os outros, os que não descansam enquanto as promessas e os protocolos não se transformam em ações.

*Aplausos do PEV e do PCP.*

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Srs. Deputados, havendo quórum, vamos dar início às votações.

*Pausa.*

Começamos pela votação, na generalidade, do Projeto de Lei n.º 1022/XIV/3.<sup>a</sup> (PEV) — Estabelece a gratuidade da utilização dos transportes públicos coletivos para pessoas com deficiência, pessoas desempregadas, pessoas com idade igual ou inferior a 18 anos e para estudantes do ensino obrigatório.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS e do PSD, votos a favor do BE, do PCP, do PAN, do PEV e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e abstenções do CDS-PP, do CH e do IL.*

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **André Pinotes Batista** (PS): — Sr. Presidente, gostaria apenas de informar que, a título individual, apresentarei uma declaração de voto escrita sobre a última votação.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr. Deputado.

Vamos votar, na generalidade, o Projeto de Resolução n.º 663/XIV/2.<sup>a</sup> (CDS-PP) — Recomenda ao Governo a abertura de um serviço de urgência no Hospital Dr. Francisco Zagalo.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD, do BE, do PCP, do CDS-PP, do PAN, do PEV, do CH, do IL e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e a abstenção do PS.*

Passamos à votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 719/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) — Reabertura das urgências e reforço do hospital Dr. Francisco Zagalo, em Ovar.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD, do BE, do PCP, do CDS-PP, do PAN, do PEV, do CH e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e abstenções do PS e do IL.*

Segue-se a votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 733/XIV/2.<sup>a</sup> (PSD) — Recomenda ao Governo o início urgente do processo que promova as necessárias obras no bloco operatório do Hospital Dr. Francisco Zagalo, de Ovar, no distrito de Aveiro.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD, do BE, do PCP, do CDS-PP, do PAN, do PEV, do CH, do IL e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e a abstenção do PS.*

Srs. Deputados, tendo sido aprovados, os três projetos de resolução baixam à 9.<sup>a</sup> Comissão.

Vamos agora votar o Projeto de Resolução n.º 7/XIV/1.<sup>a</sup> (PCP) — Eliminação das portagens na A28, A41, A42 e A29.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, do CDS-PP e do IL, votos a favor do BE, do PCP, do PEV, do CH, das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e dos Deputados do PS Ascenso Simões e Cristina Mendes da Silva e abstenções do PSD, do PAN e dos Deputados do PS Anabela Rodrigues, Cristina Sousa, Dora Brandão, Santinho Pacheco e Sílvia Torres.*

O Sr. **Jorge Salgueiro Mendes** (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Salgueiro Mendes** (PSD): — Sr. Presidente, queria informar que apresentarei, juntamente com os Deputados do PSD Eduardo Teixeira e Emília Cerqueira, do círculo eleitoral de Viana do Castelo, uma declaração de voto por escrito em relação a esta última votação.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr. Deputado.

A Sr.ª **Márcia Passos** (PSD): — Sr. Presidente, também peço a palavra.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Faça favor, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª **Márcia Passos** (PSD): — Sr. Presidente, queria anunciar que, em meu nome e em nome dos Srs. Deputados Hugo Carvalho, Maria Germana Rocha, Paulo Rios de Oliveira e Sofia Matos, será apresentada uma declaração de voto por escrito em relação a esta última votação.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr.ª Deputada.

Proseguimos com a votação do Projeto de Resolução n.º 8/XIV/1.ª (PCP) — Eliminação das portagens na A25.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, do CDS-PP e do IL, votos a favor do BE, do PCP, do PEV, do CH, das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e dos Deputados do PS Ascenso Simões, Cristina Sousa, Francisco Rocha, Hortense Martins, Joana Bento, João Azevedo, Joaquim Barreto, José Rui Cruz, Lúcia Araújo Silva, Maria da Graça Reis, Nuno Fazenda e Santinho Pacheco e abstenções do PSD e do PAN.*

A Sr.ª **Carla Madureira** (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Faça favor, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª **Carla Madureira** (PSD): — Sr. Presidente, queria informar que os Srs. Deputados do PSD eleitos pelo círculo eleitoral de Aveiro irão apresentar uma declaração de voto em relação às duas últimas votações.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr.ª Deputada.

Temos para votar o Projeto de Resolução n.º 9/XIV/1.ª (PCP) — Eliminação das portagens na A23.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, do CDS-PP e do IL, votos a favor do BE, do PCP, do PEV, do CH, das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e dos Deputados do PS Ascenso Simões, Cristina Sousa, Francisco Rocha, Hortense Martins, Hugo Costa, Joana Bento, Joaquim Barreto, Manuel dos Santos Afonso, Mara Coelho, Martina Jesus, Nuno Fazenda e Santinho Pacheco e abstenções do PSD e do PAN.*

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Hugo Costa** (PS): — Sr. Presidente, queria anunciar que será apresentada, em meu nome e dos Srs. Deputados António Gameiro, Manuel dos Santos Afonso e Mara Coelho, uma declaração de voto em relação a esta última votação.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr. Deputado.

Passamos à votação, do Projeto de Resolução n.º 10/XIV/1.ª (PCP) — Eliminação das portagens na A24.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, do CDS-PP e do IL, votos a favor do BE, do PCP, do PEV, do CH, das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira, dos Deputados do PS Ascenso Simões, Cristina Sousa, Francisco Rocha, Hortense Martins, Joana Bento, João Azevedo, Joaquim Barreto, José Rui Cruz, Lúcia Araújo Silva, Maria da Graça Reis e Santinho Pacheco e dos Deputados do PSD Artur Soveral Andrade e Cláudia Bento e abstenções do PSD e do PAN.*

A Sr.ª **Hortense Martins** (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Faça favor, Sr.ª Deputada.

A Sr.ª **Hortense Martins** (PS): — Sr. Presidente, queria anunciar que apresentarei uma declaração de voto em relação às três últimas votações.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr.ª Deputada.

Procedemos à votação do Projeto de Resolução n.º 11/XIV/1.ª (PCP) — Pela abolição das portagens na Via do Infante.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS e do CDS-PP, votos a favor do BE, do PCP, do PEV, do CH, das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e dos Deputados do PS Ana Passos, Ascenso Simões, Fernando Anastácio, Francisco Pereira Oliveira, Francisco Rocha, Jamila Madeira, Joaquim Barreto, Luís Graça e Maria Joaquina Matos e abstenções do PSD, do PAN, do IL e dos Deputados do PS Cristina Sousa, Joana Bento e Santinho Pacheco.*

Segue-se a votação do Projeto de Resolução n.º 19/XIV/1.ª (BE) — Recomenda ao Governo a abolição das taxas de portagem na A22/Via do Infante.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS e do CDS-PP, votos a favor do BE, do PCP, do PEV, do CH, das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e dos Deputados do PS Ana Passos, Ascenso Simões, Fernando Anastácio, Francisco Pereira Oliveira, Francisco Rocha, Jamila Madeira, Joaquim Barreto, Luís Graça e Maria Joaquina Matos e abstenções do PSD, do PAN, do IL e dos Deputados do PS Joana Bento, Cristina Sousa e Santinho Pacheco.*

O Sr. **Ascenso Simões** (PS): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Ascenso Simões** (PS): — Sr. Presidente, queria anunciar que apresentarei uma declaração de voto em relação a todas as votações que fizemos até agora.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr. Deputado.

O Sr. **Santinho Pacheco** (PS): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Santinho Pacheco** (PS): — Sr. Presidente, queria anunciar que apresentarei em meu nome e da Sr.ª Deputada Cristina Sousa uma declaração de voto em relação a todas as votações que fizemos até agora.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr. Deputado.

Vamos votar, na generalidade, o Projeto de Resolução n.º 1275/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) — Recomenda ao Governo a criação da administração dos portos do Algarve e a requalificação e valorização dos portos de pesca e comerciais existentes na região.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do BE, do PCP, do PEV, do CH, da Deputada não inscrita Joacine Katar Moreira e dos Deputados PS Ana Passos, Francisco Pereira Oliveira, Jamila Madeira, Luís Graça e Maria Joaquina Matos, o voto contra do IL e abstenções do PS, do PSD, do CDS-PP, do PAN e da Deputada não inscrita Cristina Rodrigues.*

O Sr. **Luís Graça** (PS): — Peço a palavra, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **Luís Graça** (PS): — Sr. Presidente, queria informar que os Deputados Ana Passos, Francisco Pereira Oliveira, Jamila Madeira, Joaquina Matos e eu próprio apresentaremos uma declaração de voto em relação a estas duas últimas votações.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr. Deputado.

Vamos passar à votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 1255/XIV/2.<sup>a</sup> (PCP) — Pela criação da administração dos portos do Algarve, integrando todos os portos comerciais, de pesca e de recreio da região algarvia.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do BE, do PCP, do PEV, da Deputada não inscrita Joacine Katar Moreira e dos Deputados PS Ana Passos, Francisco Pereira Oliveira, Jamila Madeira, Luís Graça e Maria Joaquina Matos, o voto contra do IL e abstenções do PS, do PSD, do CDS-PP, do PAN, do CH e da Deputada não inscrita Cristina Rodrigues.*

Votamos agora, na generalidade, o Projeto de Resolução n.º 943/XIV/2.<sup>a</sup> (PCP) — Propõe medidas para que se iniciem os procedimentos para construção do Novo Edifício, designado Corpo G, do hospital de Beja.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Prosseguimos com a votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 1073/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) — Procedimentos para a ampliação do Hospital José Joaquim Fernandes, em Beja.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Segue-se a votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 157/XIV/1.<sup>a</sup> (BE) — Construção do novo hospital de Barcelos.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do BE, do PCP, do PAN, do PEV, do CH e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e votos contra do PSD, do CDS-PP e do IL.*

Passamos à votação, na generalidade, do Projeto de Resolução n.º 1503/XIV/3.<sup>a</sup> (PSD) — Recomenda ao Governo que desenvolva os procedimentos necessários para a construção do novo hospital de Barcelos.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do PSD, do PCP, do CDS-PP, do PAN, do PEV, do CH, do IL e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e a abstenção do BE.*

A Sr.<sup>a</sup> **Catarina Rocha Ferreira** (PSD): — Sr. Presidente, peço desculpa, permite-me o uso da palavra?

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Faça favor, Sr.<sup>a</sup> Deputada.

A Sr.<sup>a</sup> **Catarina Rocha Ferreira** (PSD): — Sr. Presidente, era só para anunciar que, na votação anterior, por manifesto lapso, votámos contra, mas o sentido de voto do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata é a abstenção.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Portanto, o sentido de voto passa de contra para abstenção?

A Sr.<sup>a</sup> **Catarina Rocha Ferreira** (PSD): — Exatamente, no Projeto de Resolução n.º 157/XIV/1.<sup>a</sup> (BE).

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Não altera o resultado final da votação, mas fica registado. Vamos votar, na generalidade, o Projeto de Resolução n.º 1514/XIV/3.<sup>a</sup> (PCP) — Construção do novo hospital de Barcelos.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PS, do BE, do PCP, do PAN, do PEV, do CH e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira, votos contra do CDS-PP e do IL e a abstenção do PSD.*

Passamos à votação do Projeto de Resolução n.º 776/XIV/2.<sup>a</sup> (PCP) — Em defesa da melhoria dos cuidados de saúde no distrito de Coimbra e pela reversão do processo de fusão dos hospitais do CHUC, E.P.E.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, do PSD e do CDS-PP, votos a favor do BE, do PCP, do PAN, do PEV, do CH e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e a abstenção do IL.*

Vamos votar, na generalidade, o Projeto de Resolução n.º 1440/XIV/2.<sup>a</sup> (CDS-PP) — Plano Estratégico para o Hospital Geral (Covões) do Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD, do BE, do PCP, do CDS-PP, do PAN, do PEV, do CH, do IL, das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e dos Deputados do PS Cristina Jesus, Raquel Ferreira e Tiago Estevão Martins e votos contra do PS.*

Segue-se a votação do Projeto de Resolução n.º 1336/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) — Regulamentação do quadro legislativo aplicável ao assédio no trabalho em matéria de acidentes de trabalho e doenças profissionais.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, votos a favor do BE, do PCP, do PAN, do PEV, do IL e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e abstenções do PSD, do CDS-PP e do CH.*

Por último, vamos votar o Projeto de Resolução n.º 1393/XIV/2.<sup>a</sup> (Deputada não inscrita Cristina Rodrigues) — Recomenda ao Governo que publique a lista atualizada das doenças profissionais que inclua as doenças resultantes da prática de assédio laboral.

*Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PS, votos a favor do BE, do PCP, do PAN, do PEV, do CH, do IL e das Deputadas não inscritas Cristina Rodrigues e Joacine Katar Moreira e abstenções do PSD e do CDS-PP.*

Srs. Deputados, chegámos ao fim das votações de hoje.

O Sr. **José Luís Carneiro** (PS): — Sr. Presidente, permite-me o uso da palavra?

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Faça favor, Sr. Deputado Luís Carneiro.

O Sr. **José Luís Carneiro** (PS): — Sr. Presidente, gostava de comunicar que eu, a Sr.<sup>a</sup> Deputada Ana Catarina Mendes e o Sr. Deputado Pedro Cegonho tivemos uma audiência com o Sr. Primeiro-Ministro, a propósito das questões relacionadas com a pandemia, e quando chegámos aqui não fizemos a verificação do quórum, pese embora termos participado numa parte significativa das votações.

Pedia, portanto, que a Mesa relevasse esta nossa justificação para efeitos de verificação de quórum.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr. Deputado.  
Tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Carvalho.

O Sr. **Nuno Miguel Carvalho** (PSD): — Sr. Presidente, é para o mesmo efeito, para dizer que estive cá, apesar de o meu computador dizer que não.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr. Deputado.  
Tem a palavra o Sr. Deputado André Coelho Lima.

O Sr. **André Coelho Lima** (PSD): — Sr. Presidente, pedi a palavra pelas mesmas razões.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Fica registado, Sr. Deputado.  
Tem a palavra o Sr. Deputado João Almeida.

O Sr. **João Pinho de Almeida** (CDS-PP): — Sr. Presidente, pedi a palavra para o mesmo efeito.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Ficam registadas estas ausências/presenças, para serem levadas em conta por parte dos serviços.

Dou, agora, a palavra à Sr.<sup>a</sup> Deputada Secretária Maria da Luz Rosinha para fazer uns anúncios à Câmara.

A Sr.<sup>a</sup> **Secretária** (Maria da Luz Rosinha): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, queria anunciar, em primeiro lugar, que a Sr.<sup>a</sup> Deputada Cláudia André, do PSD, que se encontra a assistir a este Plenário por videoconferência em virtude de se encontrar em isolamento profilático, votou a favor do Projeto de Resolução n.º 9/XIV/1.<sup>a</sup> (PCP).

Também queria dar conta ao Plenário de que o Sr. Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 157.º do Regimento da Assembleia da República, determinou deferir a reclamação, apresentada pelos Deputados Miguel Arrobas e Telmo Correia, do Grupo Parlamentar do CDS-PP, contra inexatidões do Decreto da Assembleia da República n.º 199/XIV, publicado no *Diário da Assembleia da República*, II Série-A, n.º 37, de 15 de novembro de 2021.

Entretanto, deram entrada na Mesa, e foram admitidas, as seguintes iniciativas legislativas: Projetos de Resolução n.ºs [1528/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#), [1529/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#), [1530/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#), [1531/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#), [1532/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#), [1533/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#), [1534/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#), [1535/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#), [1536/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#), [1537/XIV/3.<sup>a</sup> \(CH\)](#) e [1538/XIV/3.<sup>a</sup> \(PS\)](#) e Projeto de Lei n.º [1026/XIV/3.<sup>a</sup> \(PS\)](#).

Resta-me, ainda, dar conta de que os Srs. Deputados Pedro Morais Soares, do CDS-PP, e Cláudia André e Alexandre Poço, do PSD, assistiram aos trabalhos deste Plenário através de videoconferência por se encontrarem em isolamento profilático.

É tudo, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (Fernando Negrão): — Muito obrigado, Sr.<sup>a</sup> Secretária.

Para finalizar os trabalhos, cabe-me anunciar a agenda da próxima sessão plenária, que se realizará amanhã, quinta-feira, dia 25 de novembro, às 15 horas.

Assim, no primeiro ponto da nossa ordem de trabalhos, que resulta de uma marcação do PS, estarão em apreciação os Projetos de Lei n.ºs [993/XIV/3.<sup>a</sup> \(PS\)](#) — Aumenta o período de falta justificada por motivo de falecimento de descendente de 1.º grau na linha reta ou equiparado — Décima sétima alteração ao Código do

Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, 767/XIV/2.<sup>a</sup> (Deputada não inscrita Cristina Rodrigues) — Altera o regime do luto parental e reconhece o direito ao luto em caso de perda gestacional, 926/XIV/2.<sup>a</sup> (PAN) — Altera o regime de faltas por motivo de luto, procedendo à décima sétima alteração ao Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, 927/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) — Alarga o período de faltas justificadas por motivo de falecimento de cônjuge, parente ou afim (décima sétima alteração ao Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro), 949/XIV/3.<sup>a</sup> (Deputada não inscrita Joacine Katar Moreira) — Pelo alargamento do período de faltas justificadas por falecimento de cônjuge, parente ou afim ou perda gestacional (décima sétima alteração ao Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro), 1018/XIV/3.<sup>a</sup> (PSD) — Alargamento do período de faltas justificadas por motivo de falecimento de filho para vinte dias, 1023/XIV/3.<sup>a</sup> (PCP) — Procede ao alargamento dos dias de faltas justificadas por motivo de falecimento de descendentes no 1.º grau da linha reta, cônjuge, ascendentes, parentes ou afins (décima sétima alteração ao Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro), 1024/XIV/3.<sup>a</sup> (IL) — Altera o regime de faltas justificadas por motivo de falecimento de descendente, e 1025/XIV/3.<sup>a</sup> (CH) — Aumenta os dias de luto previstos no Código do Trabalho e reconhece o direito ao luto em caso de perda gestacional, na generalidade, bem como a Petição n.º 317/XIV/3.<sup>a</sup> (Acreditar — Associação de Pais e Amigos de Crianças com Cancro) — Alteração do regime legal do luto parental.

O segundo ponto da nossa ordem de trabalhos diz respeito à apreciação, na generalidade, do Projeto de Lei n.º 1026/XIV/3.<sup>a</sup> (PS) — Prorroga o prazo de entrada em vigor da Lei n.º 73/2021, de 12 de novembro, que aprova a reestruturação do sistema português de controlo de fronteiras, procedendo à reformulação do regime das forças e serviços que exercem a atividade de segurança interna e fixando outras regras de reafetação de competências e recursos do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

Por último, haverá lugar a votações.

Sr.<sup>as</sup> e Srs. Deputados, até amanhã, às 15 horas.

Está encerrada a sessão.

*Eram 17 horas e 53 minutos.*

---

#### *Declarações de voto enviadas à Mesa para publicação*

*Relativa ao Projeto de Lei n.º 7/XIV/1.<sup>a</sup>:*

Os subscritores da presente declaração de voto, Márcia Passos, Paulo Rios de Oliveira, Sofia Matos, Maria Germana Rocha e Hugo Carvalho, eleitos pelo círculo eleitoral do Porto, acompanharam o sentido de voto da sua bancada (abstenção) ao Projeto de Resolução n.º 7/XIV/1.<sup>a</sup> (PCP) — Eliminação das portagens na A28, A41, A42 e A29.

Apesar do exposto, continuarão a encetar todos os esforços e diligências no sentido da eliminação de alguns dos pórticos existentes na A41 e que atravessam o concelho da Maia, obrigando as populações residentes neste concelho e todos os que no mesmo trabalham a suportar o custo de vários pórticos num raio de apenas 14 km.

O que acontece no concelho da Maia, aquele que tem o maior parque empresarial do País, aquele que é reconhecido como um dos mais importantes centros de desenvolvimento de negócios nacional e que é o concelho mais exportador da Área Metropolitana do Porto, é de uma inqualificável e injustificável injustiça e desequilíbrio. Em 14 km, 10 são portajados com 4 pórticos.

Têm sido inúmeras as diligências adotadas junto dos vários membros do Governo, nomeadamente junto do Ministro do Ambiente e da Ministra da Coesão Territorial, no sentido de repor o equilíbrio para estas populações e trabalhadores, procedendo, assim, à eliminação de um ou mais pórticos que existem nesta área do concelho.

O princípio do utilizador-pagador não é sequer aquele que justifica a situação dos pórticos da A41 no concelho da Maia. O que sucede na Maia é um autêntico abuso e desigualdade relativamente ao que se verifica no resto do País.

Pelo exposto e porque o teor do Projeto de Resolução n.º 7/XIV/1.<sup>a</sup>, do PCP, não assenta os seus termos nos mesmos pressupostos que assenta a luta que tem sido levada a efeito quer pelos autarcas locais do

concelho da Maia, quer pelos Deputados eleitos pelo distrito do Porto relativamente à pretensão da reposição do equilíbrio e da justiça na A41, o seu sentido de voto não poderia ser diferente daquele que foi o sentido de voto da respetiva bancada parlamentar.

Lisboa, 25 de novembro de 2021.

Os Deputados do PSD, *Márcia Passos — Paulo Rios de Oliveira — Sofia Matos — Maria Germana Rocha — Hugo Carvalho.*

---

**Nota:** *As declarações de voto anunciadas pelos Deputados do PS André Pinotes Batista, Hugo Costa, Hortense Martins, Ascenso Simões, Santinho Pacheco e Luís Graça e pelos Deputados do PSD Jorge Salgueiro Mendes e Carla Madureira, referentes a esta reunião plenária, não foram entregues no prazo previsto no n.º 3 do artigo 87.º do Regimento da Assembleia da República.*

---

*Relativas ao texto final, apresentado pela Comissão de Saúde, sobre os Projetos de Resolução n.ºs [1242/XIV/2.ª](#), [1257/XIV/2.ª](#) e [1307/XIV/2.ª](#) [votado na reunião plenária de 19 de novembro de 2021 — DAR I Série n.º 26 (2021-11-20)]:*

Em 2014, a Organização das Nações Unidas (ONU) reconheceu que o direito das mulheres à higiene menstrual é uma questão de saúde pública e de direitos humanos. E o que deveria ser um direito é, muitas vezes, um luxo.

A ONU estima que uma em cada dez meninas estão ausentes da escola quando estão menstruadas. Os gastos mensais com produtos de higiene menstrual são, em média, de nove euros e meio por mês para adquirir esta tipologia de produtos.

A pobreza menstrual que, numa das suas múltiplas dimensões, inclui a falta de capacidade económica para aquisição dos produtos de recolha menstrual (pensos higiénicos, tampões ou copos menstruais) é responsável por faltas e ausências de jovens raparigas à escola e constitui um problema em termos de acessibilidade na população reclusa feminina, o que não pode ser admissível em pleno século XXI.

Para combater essa dificuldade lesiva dos interesses das alunas, os produtos de higiene íntima feminina/trans em países como Escócia, Nova Zelândia, EUA e Inglaterra vão passar a estar disponíveis em locais previamente designados, como escolas, centros comunitários, associações juvenis e farmácias.

A esta problemática acrescem os fatores biológicos como as dores menstruais, muitas vezes debilitantes e incapacitantes que comprometem assiduidade escolar ou atividade laboral.

A menstruação deve ser encarada como algo natural, que deve merecer discussão sem preconceitos e que exige maior literacia nos domínios fisiológicos, sociais e financeiros.

O Grupo Parlamentar do PS, em sede de discussão do Orçamento do Estado, já tinha antecipado esta discussão com norma programática para o efeito, no sentido de se promoverem «medidas para reforçar o acesso a bens de higiene pessoal feminina, bem como de divulgação e esclarecimento sobre tipologias, indicações, contra-indicações e condições de utilização».

Face ao exposto, entendemos que os projetos de resolução vertentes que incidem no combate à pobreza menstrual são contributos relevantes para a discussão desta temática e para a sensibilização das entidades competentes neste domínio e por isso os viabilizámos.

Contudo, entendemos que esta matéria carece de uma eficácia mais vinculativa e de diploma específico que reforce os dispositivos legais que garantam a promoção da saúde e de uma vida sexual e reprodutiva saudável, consagrando medidas de disponibilização gratuita a produtos de recolha menstrual e de promoção da educação para a sua utilização. A dimensão da educação para a saúde no que concerne à higiene pessoal feminina, a par dos impactos ambientais destes produtos, serão igualmente matérias objeto do âmbito de aplicação de diploma futuro.

Assembleia da República, 26 de novembro de 2021.

Os Deputados do PS, *Susana Amador — Elza Pais — Edite Estrela — Maria da Luz Rosinha — Susana Correia — Romualda Fernandes — Cristina Mendes da Silva — Raquel Ferreira — Joaquina Matos — Rosário Gambôa — Dora Brandão — Rita Borges Madeira — Vera Braz — Ana Isabel Santos — Palmira Maciel.*

*[Recebida na Divisão de Redação em 26 de novembro de 2021].*

---

O texto final relativo aos Projetos de Resolução n.ºs 1242/XIV/2.<sup>a</sup> (Deputada não inscrita Cristina Rodrigues), 1257/XIV/2.<sup>a</sup> (PAN) e 1307/XIV/2.<sup>a</sup> (BE) destinam-se a promover medidas para combater a pobreza menstrual, uma preocupação que o Partido Socialista não só partilha, mas cuja discussão iniciou na Assembleia da República.

Entendemos que é absolutamente necessário combater a pobreza menstrual, mas também combater a desinformação sobre a saúde sexual feminina e o estigma associado à discussão sobre a menstruação, bem como promover a democratização do acesso a produtos de recolha menstrual, facilitando o seu acesso. Atualmente, este acesso faz-se apenas e só a partir da aquisição de produtos no mercado, deixando de parte populações fragilizadas como as mulheres menores de idade, as mulheres em situação de pobreza ou a população prisional feminina.

A esse propósito, o estudo de Vânia Beliz e Zélia Anastácio, investigadoras da Universidade do Minho, veio confirmar aquela que era a nossa perceção sobre a realidade portuguesa: quase uma em cada cinco mulheres menciona dificuldades na aquisição de produtos de recolha menstrual, quadro negativo que se agrava se tivermos em conta que a amostra do seu estudo só inclui mulheres entre os 25 e os 44 anos de idade, das quais 73,4% têm formação terciária.

Acreditamos, por isto, que é absolutamente imperioso que Portugal avance rapidamente para medidas que resolvam os problemas supracitados e, nesse sentido, nada temos a apontar à substância do texto final que aqui se vota. Contudo, tal como aquando da votação destes projetos de resolução na generalidade, entendemos que a abstenção é o voto que se justifica, atendendo a que não avançam a discussão na Assembleia da República nem permitem a concretização de soluções concretas. A este propósito, relembremos que o Partido Socialista introduziu uma norma programática no Orçamento do Estado para 2020 que autorizava o Governo a concretizar a distribuição gratuita de produtos de recolha menstrual em Portugal. Entendemos assim que estes projetos de resolução, sem carácter vinculativo, ficam aquém do da norma programática já aprovada, pelo que lhes falta impacto prático no combate à pobreza menstrual.

Lisboa, 23 de novembro de 2021.

O Grupo Parlamentar do Partido Socialista, *Eduardo Barroco de Melo — Miguel Matos — Maria Begonha — Joana Sá Pereira — Sofia Andrade — Joël Bouça Gomes — Olavo Câmara — Tiago Estevão Martins.*

---

*Presenças e faltas dos Deputados à reunião plenária.*

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.