

de Agosto, membro do conselho directivo do Instituto de Investimento Estrangeiro o Dr. Francisco José Andrade Lopo de Carvalho.

Presidência do Conselho de Ministros, 5 de Março de 1981. — O Primeiro-Ministro, *Francisco José Pereira Pinto Balsemão*.

Resolução n.º 43-C/81

O Conselho de Ministros, reunido em 24 de Fevereiro de 1981, resolveu, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 10.º dos Estatutos da Companhia Nacional de Navegação, E. P., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 77/80, de 16 de Abril, nomear o licenciado António Jorge Farinha Marques para vogal do conselho de gerência da referida Companhia.

Presidência do Conselho de Ministros, 24 de Fevereiro de 1981. — O Primeiro-Ministro, *Francisco José Pereira Pinto Balsemão*.

Resolução n.º 43-D/81

O Conselho de Ministros, reunido em 5 de Março de 1981, resolveu:

1 — Exonerar, por conveniência de serviço, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 25.º do Estatuto do Gestor Público, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 831/76, de 25 de Novembro, das funções de vogal do conselho de gerência de Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., para que havia sido nomeado pela Resolução n.º 213-G/80, de 18 de Junho, o Dr. Cândido Nogueira de Campos.

2 — Nomear, nos termos do n.º 4 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 260/76, de 8 de Abril, e do n.º 1 do artigo 10.º dos Estatutos de Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 109/77, de 25 de Março, e depois de ouvida a comissão de trabalhadores, para vogal do conselho de gerência de Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., o Dr. Jorge Magalhães Saraiva.

Presidência do Conselho de Ministros, 5 de Março de 1981. — O Primeiro-Ministro, *Francisco José Pereira Pinto Balsemão*.

Resolução n.º 43-E/81

1 — O transporte rodoviário de passageiros é entendido, naturalmente, como um serviço público, assumindo, em grande parte dos itinerários que abrange, uma natureza marcadamente social.

E como serviço público que é tem de ser garantido pelo Estado. Mas esta função de garante não pode ser confundida com a função de gerente.

Definidos que sejam pelo Estado os padrões de volume e qualidade do serviço a prestar e criadas as condições de actuação, o serviço pode e deve ser executado por outrem, empresas públicas ou privadas. Ao Estado ficam cometidas as funções normativas, de fiscalização e de coordenação das relações entre operadores por forma que os padrões definidos para o serviço público sejam alcançados e mantidos.

2 — A intervenção do Estado como gerente, através das empresas públicas, só deve surgir em actuação supletiva, complementar e correctora da iniciativa privada, apenas onde e quando se afigurar imprescindível. É assim que a estruturação do sector empresarial do Estado deverá traduzir a preocupação de só garantir a concretização das actividades não satisfeitas pelo sector privado, por razões conjunturais ou estruturais não facilmente superáveis.

Dentro deste contexto justifica-se plenamente a existência de empresas públicas na área dos transportes rodoviários de passageiros, sobretudo do tipo suburbano e urbano. A pressão da procura, os investimentos volumosos e a natureza marcadamente social de que se reveste a sua oferta aconselham tal opção. A empresa pública de transportes surge, assim, como um meio de intervenção estratégica e económica e de prestação de um serviço de interesse público.

3 — Contudo, a prossecução eficaz pelas empresas públicas de transportes, das tarefas que lhes estão reservadas como instrumento da política do Estado exigem que elas se confinem ao seu objecto principal, libertas de actividades acessórias e espúrias que nelas foram integradas por arrastamento irracional, decorrente, em regra, da carga política e ideológica que perturbou as nacionalizações.

O Estado terá de ser libertado de todas as preocupações e encargos que não tenham contrapartida no bem-estar dos portugueses. Há que dar transparência a toda a economia, desbloqueando os mecanismos entorpecidos e criando condições para uma sã concorrência.

4 — A viabilização do sector público empresarial requer, também, uma apreciável melhoria de produtividade, necessariamente aliada ao saneamento financeiro das empresas e ao aumento do investimento. Este, como é obvio, deverá ser aplicado nos meios directamente concorrentes para o objecto principal das empresas; o que conduzirá, a prazo, à asfixia progressiva de todas aquelas actividades que, por irracional arrastamento, foram integradas no património das empresas públicas ou imporá a sua separação imediata, de modo a permitir a inserção no sector económico em que a sua existência ganhe justificação.

5 — A Rodoviária Nacional, E. P., criada pelo Decreto-Lei n.º 288-C/75, de 12 de Junho, absorveu o património de noventa e três empresas privadas, que foram nacionalizadas pelos Decretos-Leis n.ºs 280-B/75, de 5 de Junho, 280-C/75, de 5 de Junho, e 469/75, de 28 de Agosto, pelo mero facto de serem empresas de transportes, o que está claramente expresso no preâmbulo dos diplomas. Todo o património das empresas foi nacionalizado, mesmo que pouco ou nada tivesse a ver com a produção/oferta do transporte rodoviário.

É assim que a Rodoviária Nacional, hoje, tanto abrange a actividade de transportes de passageiros e de mercadorias como hotéis, explorações horto-frutícolas, representações comerciais, captação e venda de água, agências de viagem, estabelecimentos de ensino, empresas cinematográficas, empreendimentos turísticos, explorações de grutas com fins turísticos e actividades imobiliárias.

6 — Aliás, o legislador de 1976 teve consciência da anomalia da empresa constituída. E é assim que o Decreto-Lei n.º 427-J/76, de 1 de Junho, que aprovou