



DIÁRIO

da Assembleia da República

XIII LEGISLATURA

4.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2018-2019)

SUMÁRIO

Projetos de lei (n.ºs 1000 a 1002/XIII/4.ª):

N.º 1000/XIII/4.ª (Os Verdes) — Consagra regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência (primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto).

N.º 1001/XIII/4.ª (Os Verdes) — Atribui competências às Camaras Municipais para o licenciamento das viaturas com vista à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas (primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto).

N.º 1002/XIII/4.ª (Os Verdes) — Procede à definição de preços e tarifas com clareza, transparência e estabilidade e estabelece um tarifário homologado que impeça flutuações de preços, impedindo a venda com prejuízo (primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto).

Projetos de resolução (n.ºs 1825 a 1830/XIII/4.ª):

N.º 1825/XIII/4.ª (PSD) — Recomenda ao Governo que adote, de imediato, todos os procedimentos e medidas necessárias para que se proceda à construção, no mais curto espaço de tempo possível, das novas instalações do Centro Pediátrico do Centro Hospitalar Universitário de São João, no Porto.

N.º 1826/XIII/4.ª (BE) — Reconhecimento do tempo de serviço de professores colocados em horários incompletos.

N.º 1827/XIII/4.ª (BE) — Recomenda ao Governo a abolição das taxas de portagens nos troços da A23.

N.º 1828/XIII/4.ª (BE) — Recomenda ao Governo a abolição das taxas de portagens nos troços da A24.

N.º 1829/XIII/4.ª (BE) — Recomenda ao Governo a abolição das taxas de portagens nos troços da A25.

N.º 1830/XIII/4.ª (BE) — Recomenda ao Governo a abolição das taxas de portagens nos troços da A22/Via do Infante.

PROJETO DE LEI N.º 1000/XIII/4.^a**CONSAGRA REGIMES DE FORMAÇÃO DE MOTORISTAS NUM QUADRO DE IGUALDADE DE CRITÉRIOS E COM AS MESMAS APLICAÇÕES EM TERMOS DE EXIGÊNCIA (PRIMEIRA ALTERAÇÃO À LEI N.º 45/2018, DE 1 DE AGOSTO)****Exposição de motivos**

A Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto, que entra em vigor no próximo dia 1 de novembro, veio estabelecer o «Regime jurídico da atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas».

Ora, face à realidade vivida nos últimos anos no que diz respeito à atividade do transporte individual remunerado de passageiros, impunha-se que se encontrasse uma solução que, não só, pudesse enquadrar, do ponto de vista legal, a atividade dos TVDE, como também que se procurasse estabelecer o desejável e saudável equilíbrio entre as entidades concorrentes.

De facto, a atividade de transporte individual remunerado de passageiros continua marcada por uma situação absolutamente incompreensível, na qual, a atividade de transporte em táxi se encontra sujeita a um conjunto alargado de requisitos e exigências legais e, por outro lado, uma atividade que embora desenvolvendo um serviço semelhante, nada se exige, potenciando uma verdadeira situação de concorrência desleal.

Sucedo que a Lei n.º 45/2018, que, recorde-se, foi aprovada pelo PSD, PS e PAN e com a abstenção do CDS/PP, intencionalmente ou não, não resolveu o problema do enorme desequilíbrio entre as entidades concorrentes, desde logo no que diz respeito às exigências e aos requisitos entre os TDVE (transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica) e os táxis. Em causa estão, nomeadamente, a questão da formação, a questão dos contingentes ou a questão das tarifas, com critérios e exigências distintas consoante se trate dos TVDE ou dos táxis.

Ou seja, em bom rigor o que esta Lei veio fazer, foi, tão só, «legalizar» a concorrência desleal, que está instalada já há alguns anos, e com graves prejuízos para o sector do táxi.

Não é por acaso que vai ganhando força a ideia de que a Lei n.º 45/2018, tal como está, é uma forma mais ou menos encapotada de facilitar as pretensões das multinacionais para «deitar mãos» a toda atividade em torno do transporte individual remunerado de passageiros e a conseqüente e inevitável ameaça à sobrevivência a curto prazo do sector do táxi.

Na verdade, tal como foi referido pelo Presidente da República na mensagem que acompanhou a devolução sem promulgação do Decreto da Assembleia da República n.º 201/XIII, «o diploma apenas foi trabalhado e pensado para uma das entidades concorrentes», neste caso o TVDE, ignorando-se completamente o regime legal do táxi e, por outro lado, a «solução encontrada não é equilibrada», desde logo porque no caso dos táxis há contingentes que não se verificam para os TVDE, nomeadamente a questão das tarifas, sendo que para os táxis são fixas, enquanto para os TVDE as tarifas são livres.

Acontece que as alterações introduzidas na sequência da reapreciação do diploma mantiveram, no essencial, tudo na mesma, desde logo o notório desequilíbrio de tratamento entre as entidades concorrentes, TVDE por um lado e táxis por outro.

Ou seja, mesmo com essas alterações o diploma impõe um quadro legal que promove reconhecidamente uma incompreensível concorrência desleal, com graves prejuízos para o sector do táxi, que vê assim ameaçada a sua sobrevivência, com todas as conseqüências que daí decorrem, não só ao nível do desemprego, mas também ao nível do futuro das Micro, Pequenas e Médias Empresas ligadas ao setor do táxi, cujas receitas, recorde-se, ficam integralmente no nosso País, o que também deverá fazer parte da equação, tendo em conta a importância ou o seu contributo para a economia nacional.

Os Verdes consideram que a manutenção de um quadro de desigualdades para a mesma atividade económica é absolutamente incompreensível, para além de injusta que, por isso mesmo, importa, pelo menos, minimizar.

Nesse sentido, procurando contribuir para limitar os efeitos da Lei, atenuando a concorrência desleal que está instalada e que esta Lei tornará mais evidente, Os Verdes apresentam um conjunto de três iniciativas legislativas com vista a proceder a alterações à Lei n.º 45/2018, sendo que a presente iniciativa legislativa diz respeito a uma alteração com vista a dar resposta à necessidade de estabelecer regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmíssimas aplicações em termos de exigência.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Ecologista «Os Verdes» apresenta o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei consagra regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto que aprova o «Regime jurídico da atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas».

Artigo 2.º

Alterações à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto

O artigo 10.º da Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º

Atividade de motorista de transporte em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica

- 1 –
- 2 –
- 3 – Ao curso de formação a que se refere a alínea *b*) do número anterior, é aplicável, com as devidas adaptações, o Regime de formação para acesso ao certificado de Motorista de Táxi, inclusivamente a carga horária.
- 4 –
- 5 –
- 6 –
- 7 – *(Anterior n.º 8).*
- 8 – *(Anterior n.º 9).*
- 9 – *(Anterior n.º 10).*
- 10 – *(Anterior n.º 11)*
- 11 – *(Anterior n.º 12).»*

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia 1 de novembro de 2018.

Palácio de S. Bento, 27 de setembro de 2018.

Os Deputados de Os Verdes: José Luís Ferreira — Heloísa Apolónia.

PROJETO DE LEI N.º 1001/XIII/4.^a**ATRIBUI COMPETÊNCIAS ÀS CAMARAS MUNICIPAIS PARA O LICENCIAMENTO DAS VIATURAS COM VISTA À ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS A PARTIR DE PLATAFORMAS ELETRÓNICAS (PRIMEIRA ALTERAÇÃO À LEI N.º 45/2018, DE 1 DE AGOSTO)****Exposição de motivos**

Face à realidade vivida nos últimos anos, no que diz respeito à atividade do transporte individual remunerado de passageiros, impunha-se que se encontrasse uma solução que, não só, pudesse enquadrar, do ponto de vista legal, a atividade dos TVDE, como também que se procurasse estabelecer o desejável e saudável equilíbrio entre as entidades concorrentes.

De facto, a atividade de transporte individual remunerado de passageiros continua marcada por uma situação absolutamente incompreensível, na qual, a atividade de transporte em táxi se encontra sujeita a um conjunto alargado de requisitos e exigências legais e por outro lado, uma atividade que embora desenvolvendo um serviço semelhante, nada se exige, potenciando uma verdadeira situação de concorrência desleal.

Sucedem que a Lei n.º 45/2018, que, recorde-se, foi aprovada pelo PSD, PS e PAN e com a abstenção do CDS/PP, intencionalmente ou não, não resolveu o problema do enorme desequilíbrio entre as entidades concorrentes, desde logo no que diz respeito às exigências e aos requisitos entre os TDVE (transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica) e os táxis. Em causa estão, nomeadamente, a questão da formação, a questão dos contingentes ou a questão das tarifas, com critérios e exigências distintas consoante se trate dos TVDE ou dos táxis.

Ou seja, em bom rigor o que esta Lei veio fazer, foi, tão só, «legalizar» a concorrência desleal, que está instalada já há alguns anos, e com graves prejuízos para o sector do táxi.

Não é por acaso que vai ganhando força a ideia de que a Lei n.º 45/2018, tal como está, é uma forma mais ou menos encapotada de facilitar as pretensões das multinacionais para «deitar mãos» a toda atividade em torno do transporte individual remunerado de passageiros e a consequente e inevitável ameaça à sobrevivência a curto prazo do sector do táxi.

Na verdade, tal como foi referido pelo Presidente da República na mensagem que acompanhou a devolução sem promulgação do Decreto da Assembleia da República n.º 201/XIII, «o diploma apenas foi trabalhado e pensado para uma das entidades concorrentes», neste caso o TVDE, ignorando-se completamente o regime legal do táxi e por outro lado a «solução encontrada não é equilibrada», desde logo porque no caso dos táxis há contingentes que não se verificam para os TVDE, nomeadamente a questão das tarifas, sendo que para os táxis são fixas, enquanto para os TVDE as tarifas são livres.

Acontece que as alterações introduzidas na sequência da reapreciação do diploma mantiveram, no essencial, tudo na mesma, desde logo o notório desequilíbrio de tratamento entre as entidades concorrentes, TVDE por um lado e táxis por outro.

Ou seja, mesmo com essas alterações o diploma impõe um quadro legal que promove reconhecidamente uma incompreensível concorrência desleal, com graves prejuízos para o sector do táxi, que vê assim ameaçada a sua sobrevivência, com todas as consequências que daí decorrem, não só ao nível do desemprego, mas também ao nível do futuro das Micro, Pequenas e Médias Empresas ligadas ao setor do táxi, cujas receitas, recorde-se, ficam integralmente no nosso País, o que também deverá fazer parte da equação, tendo em conta a importância ou o seu contributo para a economia nacional.

Os Verdes consideram que a manutenção de um quadro de desigualdades para a mesma atividade económica é absolutamente incompreensível e que importa corrigir.

Nesse sentido, procurando contribuir para limitar os efeitos da Lei, atenuando a concorrência desleal que está instalada e que essa Lei tornará mais evidente, Os Verdes apresentam um conjunto de três iniciativas legislativas com vista a proceder a alterações à Lei n.º 45/2018, sendo que a presente iniciativa legislativa diz respeito a uma alteração com o objetivo de proceder à organização da oferta e da respetiva atividade dos TVDE, atribuindo competências aos Municípios para o licenciamento das respetivas viaturas.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Ecologista «Os Verdes» apresenta o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei atribui competências às Camaras Municipais para o licenciamento de viaturas destinadas aos TVDE, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto que aprova o «Regime jurídico da atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaraterizados a partir de plataformas eletrónicas».

Artigo 2.º

Alterações à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto

Os artigos 12.º e 24.º da Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 12.º

Veículos

1 – Os veículos afetos à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaraterizados a partir de plataformas eletrónicas, estão sujeitos a uma licença municipal, atribuída no contingente fixado para o serviço de transporte em táxi, através de concurso público promovido pela respetiva Câmara Municipal.

2 – O universo de veículos do contingente a que se refere o número anterior e a respetiva proporção entre veículos afetos ao transporte em táxi e TVDE são fixados pelo respetivo Município, após a audição das organizações representativas do sector, do IMT e da respetiva Área Metropolitana ou Comunidade Intermunicipal.

3 – Dos regulamentos municipais deve constar o mecanismo de descaracterização e transferência para o contingente do TVDE das viaturas licenciadas para os táxis.

4 – *(Atual n.º 1)*

5 – *(Atual n.º 2)*

6 – *(Atual n.º 3)*

7 – *(Atual n.º 4)*.

8 – *(Atual n.º 5)*.

9 – *(Atual n.º 6)*.

10 – *(Atual n.º 7)*.

11 – *(Atual n.º 8)*.

12 – *(Atual n.º 9)*.

Artigo 24.º

Entidades fiscalizadoras

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)
- h)
- i) Câmaras Municipais no respetivo território.»

Artigo 3.º
Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia 1 de novembro de 2018.

Palácio de S. Bento, 27 de setembro de 2018.

Os Deputados de Os Verdes: José Luís Ferreira — Heloísa Apolónia.

PROJETO DE LEI N.º 1002/XIII/4.^a

PROCEDE À DEFINIÇÃO DE PREÇOS E TARIFAS COM CLAREZA, TRANSPARÊNCIA E ESTABILIDADE E ESTABELECE UM TARIFÁRIO HOMOLOGADO QUE IMPEÇA FLUTUAÇÕES DE PREÇOS, IMPEDINDO A VENDA COM PREJUÍZO (PRIMEIRA ALTERAÇÃO À LEI N.º 45/2018, DE 1 DE AGOSTO)

Exposição de motivos

PSD, PS e PAN aprovaram, com a abstenção do CDS-PP, a Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto, que entra em vigor no próximo dia 1 de novembro, e que pretende estabelecer o «Regime jurídico da atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas».

Mas, perante o quadro a que temos assistido relativamente à atividade do transporte individual remunerado de passageiros, o que se impunha era dar resposta, por um lado, a uma situação, aliás, herdada do Governo anterior, onde uma atividade estava e está devidamente regulamentada e enquadrada nos termos da lei e, outra, que embora fazendo um serviço semelhante, se encontra literalmente liberta de quaisquer processos de licenciamento e exigências legais, e por outro lado, que se procurasse estabelecer o desejável e saudável equilíbrio entre as entidades concorrentes.

Na verdade, a atividade de transporte individual remunerado de passageiros continua marcada por uma situação absolutamente incompreensível, na qual a atividade de transporte em táxi, se encontra sujeita a um conjunto alargado de requisitos e exigências legais e por outro lado, uma atividade que embora desenvolvendo um serviço semelhante, nada se exige, potenciando uma verdadeira situação de concorrência desleal.

Sucedem que a Lei n.º 45/2018, intencionalmente ou não, não resolveu o problema do enorme e visível desequilíbrio entre as entidades concorrentes, desde logo no que diz respeito às exigências e aos requisitos entre os TDVE (transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica) e os táxis. Em causa estão, nomeadamente, a questão da formação, a questão dos contingentes ou a questão das tarifas, com critérios e exigências distintas consoante se trate dos TVDE ou dos táxis.

Ou seja, em bom rigor o que esta Lei veio fazer, foi, tão só, «legalizar» a concorrência desleal, que está instalada já há alguns anos, e com graves prejuízos para o sector do táxi.

Não é por acaso que vai ganhando força a ideia de que a Lei n.º 45/2018, tal como está, é uma forma mais ou menos encapotada de facilitar as pretensões das multinacionais para «deitar mãos» a toda a atividade em torno do transporte individual remunerado de passageiros e a consequente e inevitável ameaça à sobrevivência a curto prazo do sector do táxi.

Na verdade, tal como foi referido pelo Presidente da República na mensagem que acompanhou a devolução sem promulgação do Decreto da Assembleia da República n.º 201/XIII, «o diploma apenas foi trabalhado e pensado para uma das entidades concorrentes», neste caso o TVDE, ignorando-se completamente o regime legal do táxi e, por outro lado, a «solução encontrada não é equilibrada», desde logo porque no caso dos táxis há contingentes que não se verificam para os TVDE, nomeadamente a questão das tarifas, sendo que para os táxis são fixas, enquanto para os TVDE as tarifas são livres.

Porém, as alterações introduzidas na sequência da reapreciação do diploma mantiveram, no essencial, tudo na mesma, desde logo o notório desequilíbrio de tratamento entre as entidades concorrentes, TVDE por um lado e táxis por outro.

Ou seja, mesmo com essas alterações o diploma impõe um quadro legal que promove reconhecidamente uma incompreensível concorrência desleal, com graves prejuízos para o sector do táxi, que vê assim ameaçada a sua sobrevivência, com todas as consequências que daí decorrem, não só ao nível do desemprego, mas também ao nível do futuro das micro, pequenas e médias empresas ligadas ao sector, cujas receitas, recorde-se, ficam integralmente no nosso País, o que também deverá fazer parte da equação, tendo em conta a importância ou o seu contributo para a economia nacional.

Os Verdes consideram que a manutenção de um quadro de desigualdades para a mesma atividade económica é absolutamente incompreensível, para além de injusta que, por isso mesmo, importa, pelo menos, minimizar.

Nesse sentido, procurando contribuir para limitar os efeitos da Lei, atenuando a concorrência desleal que está instalada e que esta Lei tornará mais evidente, Os Verdes apresentam um conjunto de três iniciativas legislativas com vista a proceder a alterações à Lei n.º 45/2018, sendo que a presente iniciativa legislativa diz respeito a uma alteração com vista a proceder à definição de preços e tarifas com clareza, com transparência e com estabilidade, e com um tarifário homologado que impeça flutuações de preços ao ritmo dos algoritmos, impedindo dessa forma o *dumping* ou a venda com prejuízo.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Ecologista «Os Verdes» apresenta o seguinte projeto de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei estabelece a definição de preços e tarifas para os serviços de TVDE, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto que aprova o «Regime jurídico da atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas».

Artigo 2.º

Alterações à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto

O artigo 15.º da Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º

Preço e pagamento do serviço

1 –

2 – Os preços cobrados pelo serviço de TVDE são fixados na aplicação de tarifário homologado por Despacho do membro do Governo com a tutela do sector dos transportes, ouvido o IMT.

3 – Os elementos e fatores de ponderação que intervêm na fórmula de cálculo do tarifário, a que se refere o número anterior, são fixos e pré-determinados em função do serviço prestado, da área geográfica, dia e hora de utilização, ficando vedada qualquer aplicação de tarifas dinâmicas ou de outros instrumentos de livre fixação de preço.

4 – O tarifário previsto no número 1 deve fixar preços mínimos que impeçam práticas comerciais abusivas, desleais ou restritivas, nomeadamente a prestação de serviço com prejuízo.

5 – A plataforma eletrónica deve disponibilizar ao utilizador de um modo claro, perceptível e objetivo, antes do início e durante cada viagem:

a) A fórmula de cálculo do preço, indicando de forma discriminada o preço total, a taxa de intermediação aplicada e as tarifas aplicáveis, nomeadamente por distância e tempo.

b) Uma estimativa do preço da viagem a realizar, calculada com base nos elementos fornecidos pelo utilizador e tarifário a aplicar pelo operador do serviço.

6 –

- 7 –
- 8 –
- a).....
- b).....
- c).....
- d).....
- e) Demonstração do cálculo do preço, com base no tarifário aplicável.»

Artigo 3.º
Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia 1 de novembro de 2018.

Palácio de S. Bento, 27 de setembro de 2018.

Os Deputados de Os Verdes: José Luís Ferreira — Heloísa Apolónia.

—————

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1825/XIII/4.^a

RECOMENDA AO GOVERNO QUE ADOTE, DE IMEDIATO, TODOS OS PROCEDIMENTOS E MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA QUE SE PROCEDA À CONSTRUÇÃO, NO MAIS CURTO ESPAÇO DE TEMPO POSSÍVEL, DAS NOVAS INSTALAÇÕES DO CENTRO PEDIÁTRICO DO CENTRO HOSPITALAR UNIVERSITÁRIO DE SÃO JOÃO, NO PORTO

Exposição de motivos

Passados três anos de governação do Partido Socialista, é cada vez mais visível o estado de degradação a que o Serviço Nacional de Saúde (SNS) está a ser conduzido pela política de desinvestimento da atual maioria parlamentar.

Um expressivo exemplo dessa realidade pode ser encontrado no Centro Hospitalar Universitário de São João, EPE (CHSJ), no Porto, onde as crianças com doença oncológica são tratadas em condições humanamente indignas e mesmo «miseráveis», como ainda há meses o reconheceu o próprio responsável máximo daquela instituição do SNS.

Com efeito, de outro modo não pode ser qualificado o facto de as referidas crianças, apesar de altamente fragilizadas, terem de efetuar tratamentos de quimioterapia em locais totalmente inapropriados para o efeito, após o que são obrigadas a partilhar os elevadores com os carrinhos do lixo, sendo também os carrinhos da limpeza colocados ao lado dos que transportam a alimentação àquelas destinada.

Essa situação foi denunciada ao País pelos familiares das referidas crianças ainda em abril de 2018, tendo o Grupo Parlamentar do PSD, logo depois, apresentado o Projeto de Resolução n.º 1509/XIII/3.^a, no qual se recomendava ao Governo que desbloqueasse imediatamente as verbas necessárias à construção da nova ala pediátrica do CHSJ, iniciativa, de resto, aprovada por unanimidade na Assembleia da República.

Importa ter também presente que, ainda nesse mês de abril, o Ministro da Saúde prometeu que o Governo aprovaria celeremente os procedimentos legais para o lançamento da obra da construção do centro pediátrico do CHSJ, afirmando mesmo que «O dinheiro está disponível, mas há questões de tramitação processual, que penso que em uma semana ou duas semanas estarão em condições para que os procedimentos formais possam ser lançados».

Verdade é que, passado quase meio ano, nada de concreto sucedeu verdadeiramente e, assim, no final de 2018, os tratamentos das crianças com doença oncológica, que carecem de internamento, continuam a ser efetuados em contentores, fora do edifício central do CHSJ.

Aliás, a evidente falta de vontade do Governo em resolver este problema compeliu mesmo o Presidente da República a apelar publicamente à rápida resolução desta lamentável situação.

Cumprir lembrar que, neste já longo período, o Governo limitou-se a aprovar o Despacho n.º 8875-A/2018, de 19 de Setembro, autorizando o CHSJ «a lançar procedimento concursal para a conceção e projeto de novas instalações para o Centro Pediátrico do Centro Hospitalar Universitário de São João, EPE».

A situação atual é, pois, a seguinte: o Governo, ao invés de avançar com os procedimentos para a construção imediata das novas instalações do Centro Pediátrico do CHSJ, optou por determinar a realização de um concurso para a conceção e projeto dessas mesmas instalações, fazendo, assim, até, tábua rasa de um projeto já existente para o efeito, donde resulta que tudo vai começar de novo, não havendo sequer qualquer previsão para o início das obras.

Nesse contexto, o próprio Presidente do Conselho de Administração do CHSJ veio reconhecer que, na melhor das hipóteses, as obras arrancarão apenas dentro de um ano e que, «Dentro de três anos acho que podemos estar em condições de inaugurar as novas instalações».

Ora, o Grupo Parlamentar do PSD considera que as degradantes condições em que as crianças com doença oncológica são atualmente tratadas no CHSJ não se podem prolongar por mais tempo, pelo que urge retomar o processo de construção do Centro Pediátrico daquela importante unidade hospitalar, incompreensivelmente interrompido pouco depois do início de funções do atual executivo.

Impõe-se, pois, que o Governo, ao invés de continuar a recorrer a expedientes, que mais não visam do que adiar o que já deveria ter sido feito, tome imediatamente todas as medidas que conduzam à rápida e efetiva construção das novas instalações do Centro Pediátrico do CHSJ.

Consequentemente, não se afigura que a urgência inerente à entrada em funcionamento das novas instalações do CHSJ se compadeça com a delonga inerente ao procedimento concursal previsto no Despacho n.º 8875-A/2018, de 19 de Setembro, devendo, por isso, o Governo assumir finalmente as suas responsabilidades políticas e adotar o procedimento do ajuste direto, tanto no que se refere ao projeto de conceção como para a construção das referidas instalações.

Finalmente, enquanto as novas instalações do Centro Pediátrico do CHSJ não se encontrarem ao serviço do SNS, importa garantir que às crianças tratadas no CHSJ sejam prestados tratamentos segundo práticas adequadas e nas melhores condições de segurança, qualidade e humanização.

A presente iniciativa do Grupo Parlamentar do PSD decorre apenas da inação do Governo, a qual conduziu a uma situação grave e que já pode ser qualificada de excepcional, pelo que também requer medidas excecionais e imediatas, no sentido de se dar urgente início às obras para as referidas instalações.

Nestes termos, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados, do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, apresentam o presente projeto de resolução:

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República Portuguesa, recomendar ao Governo, o seguinte:

1 – A adoção imediata de todos os procedimentos conducentes a assegurar o início da construção, no mais curto espaço de tempo possível, das novas instalações do Centro Pediátrico do Centro Hospitalar Universitário de São João, no Porto, as quais devem encontrar-se finalizadas num prazo nunca superior a 24 meses a contar da data da publicação da presente resolução.

2 – Considerando a urgência e o caráter excepcional que a construção das novas instalações do Centro Pediátrico do Centro Hospitalar Universitário de São João reveste, devem os procedimentos a que se refere o ponto anterior prever o recurso ao ajuste direto, tanto no que se refere ao projeto de conceção como para a construção das referidas instalações.

3 – A adoção das medidas necessárias para permitir que, até à entrada em funcionamento das novas instalações do Centro Pediátrico do Centro Hospitalar Universitário de São João, os tratamentos pediátricos, incluindo oncológicos, às crianças que ali os recebem, sejam prestados segundo práticas adequadas e nas melhores condições de segurança, qualidade e humanização.

Palácio de São Bento, 26 de setembro de 2018.

Os Deputados do PSD: Fernando Negrão — Adão Silva — José de Matos Rosa — Ricardo Baptista Leite — Luís Vales — Ângela Guerra — António Topa — Cristóvão Simão Ribeiro — Fátima Ramos — Isaura Pedro — José António Silva — Laura Monteiro Magalhães — Maria Manuela Tender — Miguel Santos — Maria das Mercês Borges — Regina Bastos — Bruno Coimbra — Carla Barros — Carlos Costa Neves — Fernando Virgílio Macedo — Firmino Pereira — Marco António Costa — Maria Germana Rocha — Miguel Morgado — Paulo Rios de Oliveira — Sandra Pereira.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1826/XIII/4.^a

RECONHECIMENTO DO TEMPO DE SERVIÇO DE PROFESSORES COLOCADOS EM HORÁRIOS INCOMPLETOS

Todos os anos milhares de professores são colocados em horários incompletos, fruto da necessidade do sistema educativo. Estes horários não correspondem a uma situação negociada entre professores e a direção dos agrupamentos e escolas não agrupadas, mas sim à sujeição desses professores à disponibilidade de horários existente. A possibilidade de colocação de professores em horários incompletos está prevista no artigo 85.º do Estatuto da Carreira Docente.

Esta situação que abrange mais de cinco mil professores não é, para muitos deles, uma situação ocasional ou transitória. Há professores que ano após ano são colocados neste tipo de horários, sobretudo quando lecionam disciplinas com cargas horárias muito reduzidas. Muitas vezes encontram-se deslocados da sua residência habitual e não podem, como acontece com outros trabalhadores, abandonar esses horários para aceitar outros que lhes sejam mais favoráveis. Todos estão sujeitos aos deveres inerentes à função docente, tal como previsto no artigo 10.º do já referido Estatuto da Carreira Docente. Estão igualmente obrigados à prestação de trabalho no âmbito da componente não letiva, podendo em alturas de avaliação ter mais trabalho atribuído do que docentes colocados em horário completo. Estão igualmente sujeitos ao regime de acumulações previsto pelo artigo 111.º do referido estatuto.

Apesar desta situação específica, os seus descontos para a segurança social têm vindo a ser feitos como se de trabalho a tempo parcial se tratasse, o que é incorreto:

Segundo o n.º 3 do artigo 150.º da Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, «O trabalho a tempo parcial pode ser prestado apenas em alguns dias por semana, por mês ou por ano, devendo o número de dias de trabalho ser estabelecido por acordo. E segundo o n.º 1 do artigo 153.º da mesma lei: O contrato de trabalho a tempo parcial está sujeito a forma escrita e deve conter: a) Identificação, assinaturas e domicílio ou sede das partes; b) Indicação do período normal de trabalho diário e semanal, com referência comparativa a trabalho a tempo completo». Prevendo o n.º 2 que: «Na falta da indicação referida na alínea b) do número anterior, presume-se que o contrato é celebrado a tempo completo».

Não se verificando o cumprimento do n.º 3 do artigo 150.º, nem da alínea b) do artigo 153.º, estes professores não devem ser considerados como contratos a tempo parcial.

Frequentemente também não é respeitado o artigo 16.º do Decreto Regulamentar n.º 1-A/2011, havendo casos de agrupamentos em que se contabilizam apenas as horas letivas e não a componente não letiva, igualmente integrada no horário de trabalho do professor. A disparidade na forma de contagem do tempo de serviço cria situações de desigualdade e injustiça.

Desta situação resultam prejuízos importantes para estes professores no que diz respeito à sua proteção social. O seu tempo para a reforma não é contabilizado por inteiro, é dificultado o acesso ao subsídio de desemprego, que pode mesmo ser recusado por não ser cumprido o prazo de garantia.

Estes contratos de trabalho para horários incompletos, têm uma remuneração inferior à de um contrato com maior número de horas de trabalho, com os descontos para a fins de proteção social proporcionais, o que não deve ser aplicado à contabilização do número de dias de trabalho.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1 – Esclareça os agrupamentos e escolas não agrupadas que os professores com horário incompleto devem ter 30 dias de descontos para a Segurança Social contabilizados mensalmente, independentemente do número de horas que constam nos contratos.

2 – Proceda às medidas corretivas necessárias para corrigir a situação injusta de no passado se ter aplicado o previsto no artigo 16.º do Decreto-Regulamentar n.º 1-A/2011, de 3 de janeiro, nomeadamente no que respeita à contagem do tempo para aposentação dos professores com horário incompleto.

3 – Redefina a fórmula de cálculo de dias de descontos aplicada aos professores das AEC com contratos a tempo parcial de forma a garantir que esteja seja progressiva e matematicamente correta.

Assembleia da República, 27 de setembro de 2018.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda: Joana Mortágua — Pedro Filipe Soares.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1827/XIII/4.^a

RECOMENDA AO GOVERNO A ABOLIÇÃO DAS TAXAS DE PORTAGENS NOS TROÇOS DA A23

O regime de portagem designado Sem Custos para o Utilizador (SCUT), criado pelo Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro, surgiu com o objetivo de «acelerar por novas formas a execução do plano rodoviário nacional de modo a permitir, até ao ano 2000, a conclusão da rede fundamental e de parte significativa da rede complementar». A não cobrança de taxas de portagens nas chamadas SCUT foi sempre justificada com a necessidade de compensar as regiões do interior do País com medidas de discriminação positiva face às evidentes desigualdades e assimetrias regionais existentes.

As concessões constituíram um instrumento de solidariedade e de política económica através do qual o Estado assumia o investimento nas acessibilidades em zonas carenciadas, concretizado através da isenção do pagamento de portagens. Esse instrumento é inteiramente justificado pelos seus impactos sociais e económicos, sobretudo nas regiões em que não estão garantidas alternativas do ponto de vista do transporte individual e coletivo.

A Autoestrada da Beira Interior, conhecida como A23, é uma das vias que devia continuar a beneficiar desse estatuto. Com efeito, é uma acessibilidade estruturante e estratégica para toda a mobilidade nos Distritos de Santarém, Portalegre, Castelo Branco e Guarda. Perante tal evidência, é um fator de coesão territorial e de promoção do desenvolvimento económico para várias regiões que enfrentam graves problemas de isolamento, depressão e desertificação.

A aplicação do princípio do «utilizador-pagador» em quase todo o País foi feito de forma cega, incluindo as concessões SCUT e outras que nunca o foram sendo consideradas via sem portagens. Enquadram-se nesta situação os troços da A23 entre Videla/Torres Novas e Abrantes Oeste, que nunca fizeram parte das concessões da SCUTVIAS e cuja manutenção se encontra a cargo da Empresa Infraestruturas de Portugal.

Convém recordar que não existem quaisquer alternativas de acessibilidades à A23, nem tão pouco no âmbito de transporte coletivo, o que sempre justificou a isenção de portagens nesta via. Em muitos dos troços a A23 foi construída sobre anteriores itinerários, noutros a circulação rodoviária é feita por dentro das localidades para quem não quiser utilizar a autoestrada. Em termos de mobilidade, a implementação de portagens na A23 representou um grave retrocesso de muitos anos nos Distritos de Santarém, Portalegre, Castelo Branco e Guarda.

Na vertente económica, a introdução de portagens na A23 também se revelou muito injusto e penalizador para populações e empresas dos Distritos atingidos. São zonas que muito têm sofrido com o desemprego,

precariedade e exclusão social e as portagens agravaram as dificuldades económicas e sociais. Por outro lado, enquanto a concessionária continua a obter avultados lucros à custa dos contribuintes, os custos humanos e financeiros para utentes, famílias e empresas também dispararam exponencialmente para quem utiliza a A23 ou as vias secundárias IC3, EN2 e EN3, com destaque para o aumento da sinistralidade rodoviária nestas vias, com inúmeras vítimas mortais e feridos graves.

Mesmo considerando a cobrança de portagens, o Estado paga à concessionária vários milhões de euros anuais. Entre receitas e gastos públicos, a PPP rodoviária da A23 deverá continuar a apresentar um saldo bastante negativo. Segundo um relatório elaborado pela Estradas de Portugal, referente ao 1.º semestre de 2012 (curiosamente, não mais foram tornados públicos relatórios semelhantes), os prejuízos em todas as nove concessões atingiram um total de 284 milhões de euros, o que dá um custo diário de 1,5 milhões. As receitas apenas cobriram 24% das despesas e a então Estradas de Portugal teve de endividar-se em 284 milhões para cobrir a diferença. Só os encargos com as PPP rodoviárias representam 70% do total dos encargos com todas as PPP (rodoviárias, ferroviárias, saúde e segurança), atingindo mais de 1100 milhões de euros anuais.

O Primeiro-Ministro António Costa, antes das eleições legislativas de 2015, prometeu eliminar as portagens nas ex-SCUT do interior do País e no Algarve, mas até aos dias de hoje, lamentavelmente, ainda não cumpriu o que prometeu e palavra dada deverá ser palavra honrada. As reduções das taxas para 2019 que o Governo anunciou, além de insignificantes são discriminatórias, deixando a maioria dos utentes de fora.

As estradas constituem um bem público coletivo, insuscetível de ser privatizado, que, enquanto instrumentos de uma política de acessibilidade, asseguram a livre circulação de pessoas e bens. O Bloco de Esquerda opôs-se, desde o primeiro momento, à aplicação do princípio do utilizador-pagador nas autoestradas, sempre que houvesse prejuízos para a mobilidade das populações, como é o caso da A23, que não tem qualquer alternativa viável e que consiga assegurar a segurança dos utilizadores. Assim sendo, o Bloco de Esquerda já apresentou na Assembleia da República diversas propostas contra as portagens, as quais foram chumbadas por uma maioria negativa de Deputadas e Deputados do PS, PSD e CDS.

O contrato de confiança assumido com as populações assumido com as populações menos desenvolvidas, para favorecer a acessibilidade territorial, não podia, nem devia ser alterado, tanto mais quando as condições de atraso de desenvolvimento dessas zonas que justificaram as isenções anteriores de portagens não foram ultrapassadas.

A alternativa defendida pelo Bloco de Esquerda assenta nos princípios da solidariedade e da defesa da coesão social, da promoção da melhoria das acessibilidades territoriais, como instrumento essencial de uma estratégia de desenvolvimento sustentável e na consagração do direito à mobilidade como estruturante de uma democracia moderna.

O que se impõe, é abolir quanto antes as portagens na A23, pois a sua continuação significa persistir num erro muito negativo para os Distritos de Santarém, Portalegre, Castelo Branco e Guarda.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda apresenta o seguinte projeto de resolução:

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, delibera pronunciar-se pela abolição imediata da cobrança de taxas de portagem em todos os troços da A23.

Assembleia da República, 27 de setembro de 2018.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda: João Vasconcelos — Pedro Filipe Soares — Jorge Costa — Mariana Mortágua — Pedro Soares — Isabel Pires — José Moura Soeiro — Heitor de Sousa — Sandra Cunha — Maria Manuel Rola — Jorge Campos — Jorge Falcato Simões — Carlos Matias — Joana Mortágua — José Manuel Pureza — Luís Monteiro — Moisés Ferreira — Ernesto Ferraz — Catarina Martins.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1828/XIII/4.^a**RECOMENDA AO GOVERNO A ABOLIÇÃO DAS TAXAS DE PORTAGENS NOS TROÇOS DA A24**

O regime de portagem designado Sem Custos para o Utilizador (SCUT), criado pelo Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro, surgiu com o objetivo de «acelerar por novas formas a execução do plano rodoviário nacional de modo a permitir, até ao ano 2000, a conclusão da rede fundamental e de parte significativa da rede complementar». A não cobrança de taxas de portagens nas chamadas SCUT foi sempre justificada com a necessidade de compensar as regiões do interior do País com medidas de discriminação positiva face às evidentes desigualdades e assimetrias regionais existentes.

As concessões constituíram um instrumento de solidariedade e de política económica através do qual o Estado assumia o investimento nas acessibilidades em zonas carenciadas, concretizado através da isenção do pagamento de portagens. Esse instrumento é inteiramente justificado pelos seus impactos sociais e económicos, sobretudo nas regiões em que não estão garantidas alternativas do ponto de vista do transporte individual e coletivo.

A introdução de portagens na A24 que liga Viseu a Chaves, com ligações à fronteira com a Espanha, além de não ter resolvido quaisquer problemas de natureza financeira, agravou de forma dramática as dificuldades sociais e económicas das populações, já de si fortemente penalizadas pela crise e pelos custos da interioridade. Estas populações, têm sido, assim, fortemente discriminadas pela aplicação de portagens da responsabilidade do anterior Governo PSD/CDS.

A A24 é uma autoestrada que serve essencialmente o interior do País, ligando a Beira Alta a Trás-os-Montes, onde o poder de compra dos cidadãos é mais baixo e onde as alternativas, rodoviárias ou outras, praticamente são inexistentes. Esta via, com uma distância de cerca de 160 quilómetros entre Viseu e Chaves, demora a percorrer 1 hora e 45 minutos, enquanto o mesmo percurso pela A2, com uma distância de 170 quilómetros, demora quase 4 horas. Em termos de mobilidade, a implementação de portagens na A24 representou um grave retrocesso de muitos anos nas regiões do Interior Norte.

Na vertente económica, a introdução de portagens na A24 também se revelou muito injusto e penalizador para populações e empresas dos Distritos atingidos, Viseu e Vila Real. São zonas que muito têm sofrido com o desemprego, precariedade e exclusão social e as portagens agravaram as dificuldades económicas e sociais. Por outro lado, enquanto a concessionária continua a obter avultados lucros à custa dos contribuintes, os custos humanos e financeiros para utentes, famílias e empresas também dispararam exponencialmente para quem utiliza a A24 ou as vias secundárias, com destaque para o aumento da sinistralidade rodoviária nestas vias, com inúmeras vítimas mortais e feridos graves.

Mesmo considerando a cobrança de portagens, o Estado paga à concessionária vários milhões de euros anuais. Entre receitas e gastos públicos, a PPP rodoviária da A24 deverá continuar a apresentar um saldo bastante negativo. Segundo um relatório elaborado pela Estradas de Portugal, referente ao 1.º semestre de 2012 (curiosamente, não mais foram tornados públicos relatórios semelhantes), os prejuízos em todas as nove concessões atingiram um total de 284 milhões de euros, o que dá um custo diário de 1,5 milhões. As receitas apenas cobriram 24% das despesas e a então Estradas de Portugal teve de endividar-se em 284 milhões para cobrir a diferença. Só os encargos com as PPP rodoviárias representam 70% do total dos encargos com todas as PPP (rodoviárias, ferroviárias, saúde e segurança), atingindo mais de 1100 milhões de euros anuais.

O Primeiro-Ministro António Costa, antes das eleições legislativas de 2015, prometeu eliminar as portagens nas ex-SCUT do interior do País e no Algarve, mas até aos dias de hoje, lamentavelmente, ainda não cumpriu o que prometeu e palavra dada deverá ser palavra honrada. As reduções das taxas para 2019 que o Governo anunciou, além de insignificantes são discriminatórias, deixando a maioria dos utentes de fora.

As estradas constituem um bem público coletivo, insuscetível de ser privatizado, que, enquanto instrumentos de uma política de acessibilidade, asseguram a livre circulação de pessoas e bens. O Bloco de Esquerda opôs-se, desde o primeiro momento, à aplicação do princípio do utilizador-pagador nas autoestradas, sempre que houvesse prejuízos para a mobilidade das populações, como é o caso da A24, que não tem qualquer alternativa viável e que consiga assegurar a segurança dos utilizadores.

O contrato de confiança assumido com as populações menos desenvolvidas, para favorecer a acessibilidade territorial, não podia, nem devia ser alterado, tanto mais quando as condições de atraso de desenvolvimento dessas zonas que justificaram as isenções anteriores de portagens não foram ultrapassadas.

A introdução de portagens na A24 tem suscitado muitas manifestações de repúdio por parte das populações, autarquias, associações empresariais e outras. O Bloco de Esquerda sempre tem apoiado todas essas manifestações e já apresentou na Assembleia da República diversas propostas contra as portagens, as quais foram chumbadas por uma maioria negativa de Deputadas e Deputados do PS, PSD e CDS.

A alternativa defendida pelo Bloco de Esquerda assenta nos princípios da solidariedade e da defesa da coesão social, da promoção da melhoria das acessibilidades territoriais, como instrumento essencial de uma estratégia de desenvolvimento sustentável e na consagração do direito à mobilidade como estruturante de uma democracia moderna.

O que se impõe, é abolir quanto antes as portagens na A24, pois a sua continuação significa persistir num erro muito negativo para o interior norte do País, desde a Beira Alta a Trás-os-Montes.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda apresenta o seguinte projeto de resolução:

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, delibera pronunciar-se pela abolição imediata da cobrança de taxas de portagem em todos os troços da A24.

Assembleia da República, 27 de setembro de 2018.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda: João Vasconcelos — Pedro Filipe Soares — Jorge Costa — Mariana Mortágua — Pedro Soares — Isabel Pires — José Moura Soeiro — Heitor de Sousa — Sandra Cunha — Maria Manuel Rola — Jorge Campos — Jorge Falcato Simões — Carlos Matias — Joana Mortágua — José Manuel Pureza — Luís Monteiro — Moisés Ferreira — Ernesto Ferraz — Catarina Martins.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1829/XIII/4.ª (BE)

RECOMENDA AO GOVERNO A ABOLIÇÃO DAS TAXAS DE PORTAGENS NOS TROÇOS DA A25

O regime de portagem designado Sem Custos para o Utilizador (SCUT), criado pelo Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro, surgiu com o objetivo de «acelerar por novas formas a execução do plano rodoviário nacional de modo a permitir, até ao ano 2000, a conclusão da rede fundamental e de parte significativa da rede complementar». A não cobrança de taxas de portagens nas chamadas SCUT foi sempre justificada com a necessidade de compensar as regiões do interior do País com medidas de discriminação positiva face às evidentes desigualdades e assimetrias regionais existentes.

As concessões constituíram um instrumento de solidariedade e de política económica através do qual o Estado assumia o investimento nas acessibilidades em zonas carenciadas, concretizado através da isenção do pagamento de portagens. Esse instrumento é inteiramente justificado pelos seus impactos sociais e económicos, sobretudo nas regiões em que não estão garantidas alternativas do ponto de vista do transporte individual e coletivo.

A introdução de portagens na A25, que liga Aveiro a Vilar Formoso, com ligação à fronteira espanhola, agravou, dramaticamente, as dificuldades sociais e económicas das populações, já de si fortemente penalizadas pela crise e pelos custos da interioridade. Estas populações, têm sido, assim, fortemente discriminadas pela aplicação de portagens da responsabilidade do anterior Governo PSD/CDS, a partir de 8 de dezembro de 2011.

A A25 é uma autoestrada que serve essencialmente o interior do País, onde o poder de compra dos cidadãos é mais baixo e onde as alternativas, rodoviárias ou outras, praticamente não existem. Esta via, com uma distância de 190 quilómetros entre Aveiro e Vilar Formoso, demora a percorrer cerca de 2 horas, enquanto a ligação entre essas duas localidades utilizando a EN16 e EN17, totalizando 234 quilómetros, demora mais de 4 horas. No que respeita à mobilidade, a implementação de portagens na A25 representou um grave retrocesso de muitos anos nas regiões da Beira Litoral e Alta.

Em termos económicos, a introdução de portagens na A25 também se revelou muito injusta e penalizadora para populações e empresas dos distritos atingidos, Aveiro, Viseu e Guarda. São zonas que muito têm sofrido

com o desemprego, precariedade e exclusão social e as portagens agravaram as dificuldades económicas e sociais. Por outro lado, enquanto a concessionária continua a obter avultados lucros à custa dos contribuintes, os custos humanos e financeiros para utentes, famílias e empresas dispararam exponencialmente para quem utiliza a A25 ou as vias secundárias, com destaque para o aumento da sinistralidade rodoviária nestas vias, com inúmeras vítimas mortais e feridos graves.

Mesmo considerando a cobrança de portagens, o Estado paga à concessionária vários milhões de euros anuais. Entre receitas e gastos públicos, a PPP rodoviária da A25 deverá continuar a apresentar um saldo bastante negativo. Segundo um relatório elaborado pela Estradas de Portugal, referente ao 1.º semestre de 2012 (curiosamente, não mais foram tornados públicos relatórios semelhantes), os prejuízos em todas as nove concessões atingiram um total de 284 milhões de euros, o que dá um custo diário de 1,5 milhões. As receitas apenas cobriram 24% das despesas e a então Estradas de Portugal teve de endividar-se em 284 milhões para cobrir a diferença. Só os encargos com as PPP rodoviárias representam 70% do total dos encargos com todas as PPP (rodoviárias, ferroviárias, saúde e segurança), atingindo mais de 1100 milhões de euros anuais.

O Primeiro-Ministro António Costa, antes das eleições legislativas de 2015, prometeu eliminar as portagens nas ex-SCUT do interior do País e no Algarve, mas até aos dias de hoje, lamentavelmente, ainda não cumpriu o que prometeu e palavra dada deverá ser palavra honrada. As reduções das taxas para 2019 que o Governo anunciou, além de insignificantes são discriminatórias, deixando a maioria dos utentes de fora.

As estradas constituem um bem público coletivo, insuscetível de ser privatizado, o que, enquanto instrumentos de uma política de acessibilidade, asseguram a livre circulação de pessoas e bens. O Bloco de Esquerda opôs-se, desde o primeiro momento, à aplicação do princípio do utilizador-pagador nas autoestradas, sempre que houvesse prejuízos para a mobilidade das populações, como é o caso da A25, que não apresenta alternativas credíveis e que consigam assegurar a segurança dos utilizadores. A EN16 e a EN17 são estradas dos anos 40 do século passado, encontram-se num permanente estado de degradação e em alguns casos são apenas ruas de diversas localidades. Se algum dia os veículos de mercadorias que circulam na A25, entre Aveiro e Viseu, desaguassem na EN16, seria o caos em S. Pedro do Sul ou em Oliveira de Frades e as pontes do Vale do Vouga em direção a Pessegueiro do Vouga e Albergaria-a-Velha não resistiriam durante muito tempo.

O contrato de confiança assumido com as populações menos desenvolvidas, para favorecer a acessibilidade territorial, não podia, nem devia ser alterado, tanto mais quando as condições de atraso de desenvolvimento dessas zonas que justificaram as isenções anteriores de portagens não foram ultrapassadas.

A introdução de portagens na A25 tem suscitado muitas manifestações de repúdio por parte das populações, autarquias, associações empresariais e outras. O Bloco de Esquerda sempre tem apoiado todas essas manifestações e já apresentou na Assembleia da República diversas propostas contra as portagens, as quais foram chumbadas por uma maioria negativa de Deputadas e Deputados do PS, PSD e CDS.

A alternativa defendida pelo Bloco de Esquerda assenta nos princípios da solidariedade e da defesa da coesão social, da promoção da melhoria das acessibilidades territoriais, como instrumento essencial de uma estratégia de desenvolvimento sustentável e na consagração do direito à mobilidade como estruturante de uma democracia moderna.

O que se impõe, é abolir quanto antes as portagens na A25, pois a sua continuação significa persistir num erro muito negativo para o interior norte do País, particularmente para os Distritos de Aveiro, Viseu e Guarda.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda apresenta o seguinte projeto de resolução:

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, delibera pronunciar-se pela abolição imediata da cobrança de taxas de portagem em todos os troços da A25.

Assembleia da República, 27 de setembro de 2018.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda: João Vasconcelos — Pedro Filipe Soares — Jorge Costa — Mariana Mortágua — Pedro Soares — Isabel Pires — José Moura Soeiro — Heitor de Sousa — Sandra Cunha — Maria Manuel Rola — Jorge Campos — Jorge Falcato Simões — Carlos Matias — Joana Mortágua — José Manuel Pureza — Luís Monteiro — Moisés Ferreira — Ernesto Ferraz — Catarina Martins.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1830/XIII/4.^a**RECOMENDA AO GOVERNO A ABOLIÇÃO DAS TAXAS DE PORTAGENS NOS TROÇOS DA A22/VIA DO INFANTE**

No dia 8 de dezembro de 2018 passam sete anos sobre a introdução de portagens na A22/Via do Infante, pelo Governo do PSD/CDS e com o apoio do PS. O que se constata, é que passado todo este tempo, a avaliação sobre tal medida apresenta-se deveras negativa. Tratou-se de um erro muito grave e que só tem prejudicado o Algarve. São os utentes, as populações e as empresas da região que viram as suas dificuldades aumentar. As assimetrias e desigualdades, em vez de diminuir, agravaram-se.

O Algarve, onde o turismo detém um peso determinante, perdeu competitividade económica e social em relação à vizinha Andaluzia. A mobilidade na região regrediu mais de duas décadas. A EN125, considerada uma «rua urbana», voltou a transformar-se na via mais perigosa do País, com extensas filas de veículos e onde os acidentes de viação ocorrem com frequência, com muitas vítimas mortais e feridos graves. A chamada «estrada da morte» voltou a impor-se sobre o Algarve.

A comprovar o que se afirma, vejam-se os dados fornecidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR): no ano de 2016, ocorreram no Algarve 10 241 acidentes rodoviários, (grande parte dos acidentes na EN125), com 32 vítimas mortais e 162 feridos graves; em 2017, o Algarve terminou o ano com mais um record, bastante negro – 10 752 acidentes de viação, com 30 vítimas mortais e 192 feridos graves; desde 1 de janeiro e até 15 de setembro de 2018 o Algarve já contabiliza 7794 acidentes, com 26 mortos e 147 feridos graves (mais 5 vítimas mortais e 7 feridos graves do que no mesmo período do ano passado, e mais 4 vítimas mortais e 35 feridos graves do que em 2016). Entre 16 de setembro de 2017 e 15 de setembro de 2018 o distrito de Faro já contabiliza, em acidentes rodoviários, 35 mortos e 199 feridos graves (mais 4 vítimas mortais e 8 feridos graves do que no mesmo período do ano anterior).

Mais uma vez, iremos terminar o ano de 2018, no Algarve, com mais de 10 000 acidentes de viação. Uma tragédia e uma situação insustentável por muito mais tempo, em que a total responsabilidade cabe ao PS, PSD e CDS. Não sendo todos os acidentes e vítimas resultantes da introdução das portagens, o facto é que uma grande percentagem desta calamidade e arbitrariedade, deve-se à sua existência.

A própria requalificação da EN125 encontra-se longe de estar concluída. Esta via, entre Vila Real de Santo António e Olhão, apenas mereceu, antes do verão e após os protestos e utentes e populações, uma mera requalificação de circunstância, a título provisório, tapando os buracos mais visíveis. O Governo justifica o atraso das obras com a falta de visto do Tribunal de Contas, alijando responsabilidades no Governo anterior. O PSD devolve as desculpas para este Governo. Afinal, uma autêntica trapalhada, da responsabilidade do anterior Governo PSD/CDS e do atual Governo PS.

Outra situação deveras preocupante tem a ver com a errada requalificação da EN125 e que tem motivado protestos de utentes, empresários e populações. O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda já questionou o Ministério do Planeamento e Infraestruturas sobre a existência de várias denúncias e reclamações de condutores e outros utentes que circulam na EN125, ou têm negócios ao longo desta via, em relação à sua requalificação. Um dos aspetos mais notórios tem a ver com a existência de troços contínuos no centro da via em retas extensas, o que acentua os constrangimentos de circulação na via.

As situações acima referidas – portagens na A22, falta de requalificação numa parte da via e a errada requalificação na outra parte – além de gerar o caos no trânsito e o sofrimento dos utentes, contribuem para potenciar a insegurança e os acidentes rodoviários no Algarve.

Toda esta tragédia e sofrimento acontecem na principal região turística do País, uma região sem vias alternativas e com uma ferrovia regional mais própria do século XIX. O Primeiro-Ministro António Costa, antes das eleições legislativas de 2015, reconheceu que a EN125 era um «cemitério», que não constituía uma alternativa numa região de «particular afluxo turístico», prometeu estudar o contrato da PPP e até eliminar as portagens na Via do Infante. Até aos dias de hoje, lamentavelmente, o Primeiro-Ministro ainda não cumpriu o que prometeu ao Algarve e palavra dada deverá ser palavra honrada.

A redução do preço das portagens em 15% no início desta legislatura representou muito pouco, quando o PS prometia uma redução até 50%. Por outro lado, como as taxas da Via do Infante se encontravam 30% mais

altas do que a média das outras portagens a nível nacional, ainda ficaram 15% mais caras do que as outras autoestradas. A solução não se encontra na suspensão da cobrança de portagens durante as obras de requalificação da EN125, nem na redução ínfima das taxas de portagens. São propostas irrelevantes e pouco sérias da parte do CDS-PP e do PSD, pois enquanto estiveram no Governo não se lembraram de apresentá-las e inviabilizaram todos os projetos do Bloco de Esquerda para abolir as portagens nessa altura, e todas as propostas, já nesta legislatura, acompanhados pelo PS. As reduções das taxas para 2019 que o Governo anunciou, além de insignificantes são discriminatórias, deixando a maioria dos utentes de fora.

É preciso lembrar que a Via do Infante foi construída, maioritariamente, fora do modelo de financiamento SCUT e com verbas provenientes das instituições europeias, nomeadamente do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER).

Os principais responsáveis políticos do Governo, do PS, PSD e CDS/PP antes culpavam a *troika*, agora desculpam-se com a atual situação financeira do País, dizendo que não permite eliminar as portagens, o que é falso, tendo em conta os últimos desempenhos da economia portuguesa. Pelos vistos, não se importam com a dimensão da tragédia que continua a abater-se sobre o Algarve, com o seu rol de vítimas mortais e de feridos.

Refira-se também, que o contrato assinado com a concessionária da PPP da Via do Infante é bastante ruinoso para os contribuintes e muito obscuro, considerando que diversos anexos dos contratos são confidenciais, nomeadamente os respeitantes aos contratos de financiamento, ao modelo financeiro, às entidades financiadoras, ao programa de seguros, aos contratos de assessoria e aos critérios para a reposição do equilíbrio financeiro. A concessionária privada, ao não tornar públicos os anexos contratuais, esconde-se atrás dos pareceres da Comissão de Acesso aos Documentos Administrativos. Em nome do interesse público, da transparência e dos princípios mais elementares do Estado de direito democrático, deverá a concessionária, ou o Governo, providenciar para que os referidos anexos deixem de ser confidenciais.

Mesmo considerando a cobrança de portagens, o Estado paga à concessionária entre 30 a 40 milhões de euros anuais. Entre receitas e gastos públicos, a PPP rodoviária da Via do Infante deverá continuar a apresentar um saldo bastante negativo. Segundo um relatório elaborado pela Estradas de Portugal, referente ao 1.º semestre de 2012 (curiosamente, não mais foram tornados públicos relatórios semelhantes), os encargos desta via atingiram, durante os primeiros seis meses, 25,8 milhões de euros, enquanto as receitas apenas chegaram aos 5,9 milhões dando assim um prejuízo de 19,9 milhões de euros. Em todas as nove concessões, os prejuízos atingiram 284 milhões de euros, o que dá um custo diário de 1,5 milhões. As receitas apenas cobriram 24% das despesas e a então Estradas de Portugal teve de endividar-se em 284 milhões para cobrir a diferença. Só os encargos com as PPP rodoviárias representam 70% do total dos encargos com todas as PPP (rodoviárias, ferroviárias, saúde e segurança), atingindo mais de 1100 milhões de euros anuais.

Também importa lembrar que o anterior Governo PSD/CDS, através das Infraestruturas de Portugal, procedeu à anulação da construção de importantíssimas variantes à EN125 nos concelhos de Lagos, Olhão, Tavira, Loulé, e à EN2, entre Faro e S. Brás de Alportel, o que constitui uma fraude e uma profunda alteração ao contrato inicial, significando assim, uma afronta ao Algarve, aos utentes e às populações.

As portagens na Via do Infante também violam tratados internacionais sobre cooperação transfronteiriça, como o Tratado de Valência, assinado entre Portugal e Espanha e de onde deriva a euro região Algarve-Alentejo-Andaluzia.

Também é sabido que a Via do Infante não apresenta características técnicas de autoestrada e foi construída como uma via estruturante para combater as assimetrias e facilitar a mobilidade de pessoas e empresas, com vista ao desenvolvimento económico e social do Algarve. As portagens revelam-se, assim, um fator potenciador de desigualdades e assimetrias.

No Algarve tem existido um consenso alargado contra as portagens. Utes, autarcas, empresários, investigadores e outros responsáveis políticos regionais sempre se têm pronunciado contra as portagens. Câmaras e Assembleias Municipais, e até, a própria Assembleia Intermunicipal do Algarve, têm aprovado moções contra as portagens. O protesto popular contra as portagens na região, que já dura há vários anos e que tem mobilizado milhares de pessoas, promoveu muitas marchas lentas, vários fóruns e debates, petições à Assembleia da República, diversas reuniões com Câmaras Municipais e outros organismos regionais, manifestos, plataformas de luta e inúmeras iniciativas envolvendo muitas entidades e associações sindicais, empresariais, políticas e muitas outras do Algarve e da Andaluzia.

A alternativa defendida pelo Bloco de Esquerda assenta nos princípios da solidariedade e da defesa da coesão social, da promoção da melhoria das acessibilidades territoriais, como instrumento essencial de uma estratégia de desenvolvimento sustentável e na consagração do direito à mobilidade como estruturante de uma democracia moderna.

O que se impõe, é abolir quanto antes as portagens na Via do Infante, pois a sua continuação significa persistir num erro muito negativo e trágico para o Algarve.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte projeto de resolução:

A Assembleia da República, nos termos do disposto do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, recomenda ao Governo a abolição urgente das taxas de portagens em todos os troços da Via do Infante/A22.

Assembleia da República, 27 de setembro de 2018.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda: João Vasconcelos — Pedro Filipe Soares — Jorge Costa — Mariana Mortágua — Pedro Soares — Isabel Pires — José Moura Soeiro — Heitor de Sousa — Sandra Cunha — Maria Manuel Rola — Jorge Campos — Jorge Falcato Simões — Carlos Matias — Joana Mortágua — José Manuel Pureza — Luís Monteiro — Moisés Ferreira — Ernesto Ferraz — Catarina Martins.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.