



DIÁRIO

da Assembleia da República

XIII LEGISLATURA

4.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2018-2019)

SUMÁRIO

Resolução:

Recomenda ao Governo que diligencie para encontrar uma solução que mantenha disponíveis as duas creches e os três centros de atividades de tempos livres da Junta de Freguesia da União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória, no Porto.

Projeto de lei n.º 1020/XIII/4.ª (BE):

Cria a Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses.

Projetos de resolução (n.ºs 1854 a 1859/XIII/4.ª):

N.º 1854/XIII/4.ª (PSD) — Defesa e Valorização do Monumento Nacional do Ribat da Arrifana.

N.º 1855/XIII/4.ª (Os Verdes) — Integração do serviço ferroviário Lisboa/Setúbal na CP, após o fim da concessão desse serviço à Fertagus em 2019.

N.º 1856/XIII/4.ª (PSD) — Recomenda ao Governo que adote um procedimento simplificado para apoio às vítimas dos incêndios de Monchique, Silves, Portimão e Odemira ocorridos em agosto de 2018.

N.º 1857/XIII/4.ª (Os Verdes) — Abolição de portagens na A25.

N.º 1858/XIII/4.ª (Os Verdes) — Abolição de portagens na A24.

N.º 1859/XIII/4.ª (Os Verdes) — Pela abolição de portagens na A23.

RESOLUÇÃO

RECOMENDA AO GOVERNO QUE DILIGENCIE PARA ENCONTRAR UMA SOLUÇÃO QUE MANTENHA DISPONÍVEIS AS DUAS CRECHES E OS TRÊS CENTROS DE ATIVIDADES DE TEMPOS LIVRES DA JUNTA DE FREGUESIA DA UNIÃO DE FREGUESIAS DE CEDOFEITA, SANTO ILDEFONSO, SÉ, MIRAGAIA, SÃO NICOLAU E VITÓRIA, NO PORTO

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que concerte esforços com a segurança social, a Câmara Municipal do Porto e a Junta de Freguesia da União de Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória para encontrar uma solução que permita manter em funcionamento os três centros de atividades de tempos livres (ATL) e as duas creches da junta, bem como a continuidade profissional das pessoas que atualmente trabalham nesses ATL e creches.

Aprovada em 21 de setembro de 2018.

O Presidente da Assembleia da República, Eduardo Ferro Rodrigues.

PROJETO DE LEI N.º 1020/XIII/4.ª

CRIA A REDE DE TEATROS E CINETEATROS PORTUGUESES

Exposição de motivos

A efetivação dos direitos culturais constitui uma tarefa fundamental do Estado, a par da efetivação dos direitos económicos e sociais e da promoção do bem-estar, da qualidade de vida da população e da igualdade real, nos termos previstos no artigo 9.º da Constituição da República Portuguesa. Os artigos 73.º e 78.º conferem o direito à cultura como um direito universal, competindo ao Estado a promoção da cultura, incentivando e assegurando o acesso de todos à fruição e criação cultural.

Assim, o Estado português deve, em colaboração com todos os agentes culturais, incentivar e assegurar o acesso de toda a população aos meios e instrumentos de ação cultural, bem como corrigir as assimetrias existentes no País e articular a política cultural e as demais políticas sectoriais.

Um dos instrumentos essenciais nesta resposta, e na sequência do programa «Rede Nacional de Teatros e Cineteatros» levado a cabo na década de 90 pelo Estado, é o conjunto de salas de espetáculo existentes hoje em todo o País e que são, na sua esmagadora maioria, propriedade das autarquias locais.

Estes teatros e cineteatros são equipamentos fundamentais na democratização da cultura e são elementos centrais no desenvolvimento do território. Os centros culturais que os teatros e cineteatros constituem são, simultaneamente, geradores de dinâmicas económicas e de criação de emprego, fatores de fixação de profissionais qualificados nos lugares onde se inserem.

Acontece que os teatros e cineteatros construídos ou reconstruídos nos anos 90 e início dos anos 2000 graças à iniciativa governativa necessária, e com o apoio do Ministério da Cultura para a programação do primeiro ano de atividade, não contam hoje com qualquer enquadramento legal, nem com regras de financiamento, que os permita constituírem-se como uma verdadeira rede de serviço público de cultura.

Nos últimos anos de asfixia orçamental nas contas de grande número de autarquias e de desinvestimentos do Estado central, muitos destes equipamentos foram mantidos apenas em serviços mínimos, sendo regra de ouro a poupança máxima, ou seja, os cortes em manutenção, trabalhadores, criação e programação.

Se nalgumas cidades – poucas e com mais meios – o esforço de investimento das Câmaras Municipais é tal que os Teatros são exemplares, na grande maioria dos casos, os Teatros e Cineteatros Municipais continuam a sobreviver quase sem meios, com uma programação residual e com pouca ligação à comunidade em que se inserem.

Sem uma verdadeira mudança de paradigma sobre a forma como encaramos estes equipamentos é de prever que muitos sejam pura e simplesmente abandonados pelas Autarquias Locais e populações.

É necessário retirar consequências das boas e más práticas: sabemos hoje que todos os equipamentos de referência do País são inevitavelmente os que contam com maior estabilidade e maior financiamento público, e que, inversamente, as ações pontuais – por mobilizadoras que sejam – facilmente se desvanecem sem deixar marcas. Uma política cultural consequente terá necessariamente de ser capaz de mobilizar mais recursos para todo o território, mas também de se comprometer com objetivos de longo prazo.

É, pois, necessário encontrar uma solução eficaz para financiar estes equipamentos. Neste sentido, consideramos fundamental que o Estado os assuma como instrumentos da sua política cultural e crie mecanismos de financiamento solidário, no sentido de promover o acesso à cultura em todo o território – um acesso à pluralidade de linguagens e estéticas artísticas e, portanto, à possibilidade de escolha e ao acesso ao conhecimento.

Com a presente proposta do Bloco de Esquerda é criada a Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses, uma rede que melhora as condições de serviço público no acesso à cultura das populações.

Neste sentido, a formação da Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses é um passo essencial no reconhecimento do papel fundamental dos equipamentos de cultura para o desenvolvimento integrado do País. É ainda um instrumento fundamental na clarificação das responsabilidades do Ministério da Cultura no combate e correção das assimetrias regionais.

A existência de uma Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses permite a presença em todo o território de centros culturais dotados dos recursos técnicos, humanos e financeiros que lhes permitem ter as portas abertas e promover ativamente o acesso da população à diversidade e pluralidade artística e a dinamização da criação artística em cada local, seja através de unidades de criação nos próprios Teatros seja através de parcerias de produção.

A Rede de Teatros ou Cineteatros Portugueses permite ainda que o financiamento público central aos equipamentos culturais possa obedecer a uma estratégia concertada a nível nacional, que permita racionalização de recursos, garantindo simultaneamente financiamento de impacto local e disseminação e circulação da produção artística.

O presente projeto de lei prevê formas de articulação e solidariedade entre equipamentos culturais, fomenta o trabalho em rede e os circuitos de programação e estabelece regras para a certificação dos Teatros e Cineteatros. A certificação concretiza-se no estabelecimento de exigências ao nível do incentivo à criação, à pluralidade da programação, à abertura à comunidade, à profissionalização das equipas e adequação de equipamentos, bem como exigências de autonomia da criação, programação e da gestão.

Os teatros que esta rede articula e apoia são, essencialmente, os teatros municipais. Ressalvamos, por isso, que é às Autarquias Locais que cabe a responsabilidade de realização dos investimentos públicos nos seus Teatros e Cineteatros. Ao Ministério da Cultura compete a concessão de apoios financeiros necessários para implementar os mecanismos que permitem que os Teatros e Cineteatros se constituam enquanto Rede, bem como cofinanciar cada um dos Teatros e Cineteatros através de contratos-programa plurianuais e promover o profissionalismo da sua atividade e equipas, através de programas de qualificação e de formação profissional contínua.

Os teatros nacionais integram a Rede com o propósito de repercutir à escala nacional as suas especiais experiências e competências, nomeadamente apoiando a formação profissional de equipas. Os teatros nacionais possuem modelos próprios de financiamento, não se constituindo como concorrentes dos teatros municipais.

Não será demais assinalar que a Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses, e as responsabilidades do Ministério da Cultura e das Autarquias Locais para com a Rede e para com cada Teatro e Cineteatro, não substitui nem se confunde com as responsabilidades do Estado no apoio direto à criação artística. A existência de equipamentos dotados dos recursos necessários no domínio das artes performativas e musicais reclama mais meios financeiros, suficientes e independentes, para a criação artística, que lhes deem sentido. A Rede,

na ótica da criação, é, assim, mais um fator de pluralidade e de diversificação de fontes de financiamento, presente em todo o território.

A Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses é de adesão voluntária e de constituição progressiva. Caberá ao Ministério da Cultura e às Autarquias Locais estabelecer o diálogo que permita que a Rede arranque com um número ambicioso de equipamentos culturais, distribuídos de forma equilibrada por todo o território, que respondam às necessidades das populações e que se afirmem como equipamentos estruturantes das políticas públicas para a concretização do direito à cultura e à fruição cultural das populações.

Para o processo de instauração da Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses prevê-se um período transitório de cinco anos em que o Ministério da Cultura promoverá a concessão de apoios financeiros aos Teatros e Cineteatros para a criação das condições que permitam a sua futura credenciação. Estabelece-se ainda que, a todo o tempo, o Ministério da Cultura possa colaborar com as Autarquias Locais na criação de novos equipamentos culturais onde existam evidentes lacunas.

A criação da Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses é uma necessidade transversal da população dos diversos territórios e uma ideia defendida tanto por autarcas, artistas, como pelas direções dos equipamentos culturais. E é uma exigência da democracia: porque não há democracia sem acesso a fruição e produção artística e porque não há pessoas, nem territórios, de primeira e de segunda. A Rede de Teatros e Cine Teatros Portugueses significa, pela primeira vez no nosso País, dotar todo o território de equipamentos vocacionados para a criação artística, com capacidade de atuar a prazo e com a obrigação de trabalhar com as comunidades onde se inserem. E é um passo de gigante no pensamento sobre território e políticas culturais: dar sentido ao betão investindo em conteúdos.

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

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei cria a Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses.

Artigo 2.º

Objetivos da Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses

A Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses tem os seguintes objetivos:

- a) A promoção do direito ao acesso à fruição e criação cultural de toda a população, em todo o território;
- b) A promoção do cinema português e da criação artística no domínio das artes performativas e musicais;
- c) A valorização e qualificação das artes;
- d) A cooperação institucional entre a Administração Central e Local, de forma a promover a articulação entre Teatros e Cineteatros e a circulação dos projetos artísticos;
- e) A correção das assimetrias regionais e a coesão territorial;
- f) A descentralização de recursos;
- g) O planeamento e a racionalização dos investimentos públicos;
- h) A difusão da informação relativa aos Teatros e Cineteatros;
- i) A promoção do profissionalismo nas práticas e técnicas das artes performativas e musicais;
- j) Inclusão dos Teatros e Cineteatros nacionais em redes de circulação internacionais.

Artigo 3.º

Conceito de Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses

A Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses é um sistema organizado, baseado na adesão voluntária, configurado de forma progressiva e que visa a descentralização de recursos, o planeamento, a mediação, a qualificação e a cooperação entre os Teatros e Cineteatros existentes no País.

Artigo 4.º

Composição da Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses

1 – A Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses é composta pelos Teatros e Cineteatros existentes no território nacional, nomeadamente municipais, que pretendam aderir voluntariamente, e sejam credenciados nos termos da presente lei.

2 – Podem integrar ainda a Rede, Teatros ou Cineteatros que não sejam municipais, cuja atividade e existência seja manifestamente estruturante na concretização do direito à cultura e à fruição cultural das populações que servem.

3 – Integram a Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses os Teatros Nacionais, não podendo, contudo, ser financiados através dos mecanismos de financiamento do Ministério da Cultura destinados aos restantes Teatros e Cineteatros da Rede.

Artigo 5.º

Articulação

A articulação entre Teatros e Cineteatros da Rede é promovida pelo Ministério da Cultura e pelas Autarquias Locais.

Artigo 6.º

Âmbito de Aplicação

1 – A presente lei aplica-se a todos os Teatros e Cineteatros que voluntariamente compõem a Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses.

2 – Os Teatros e Cineteatros que compõem a Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses são centros culturais com valências no domínio das artes performativas e musicais e da exibição de cinema.

Artigo 7.º

Financiamento e competências

1 – O Ministério da Cultura financia o funcionamento da Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses.

2 – Compete às Autarquias Locais financiar os Teatros e Cineteatros municipais.

3 – Sem prejuízo do disposto dos números anteriores, o Ministério da Cultura cofinancia os Teatros e Cineteatros da Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses através do estabelecimento de contratos-programa plurianuais.

4 – Os Teatros e Cineteatros em processo de credenciação podem beneficiar de financiamento do Ministério da Cultura.

5 – O cofinanciamento do Ministério da Cultura destina-se à programação regular dos Teatros e Cineteatros e, em não menos de 20% do total, a projetos artísticos com a população local, nomeadamente com crianças e jovens, de carácter duradouro.

6 – Para efeitos de financiamento à Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses, e respetivos Teatros e Cineteatros que a compõem, é assegurada dotação específica com inscrição plurianual no Orçamento de Estado.

7 – O financiamento do Ministério da Cultura à Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses, e respetivos Teatros e Cineteatros que a compõem, não substitui nem dispensa o financiamento público direto à criação e produção artísticas.

Artigo 8.º

Implementação de novos Teatros e Cineteatros

O Ministério da Cultura deverá promover, em conjunto com as Autarquias Locais, o cofinanciamento da implementação de novos Teatros e Cineteatros, nos espaços geográficos onde a sua existência seja

manifestamente necessária para assegurar a concretização do direito à cultura e à fruição cultural das populações.

Artigo 9.º

Dever de colaboração

1 – Os Teatros e Cineteatros que integram a Rede colaboram entre si e articulam os respetivos recursos de forma a tornar mais eficaz a sua utilização, com vista a melhorar a prestação dos seus serviços.

2 – A colaboração traduz-se no estabelecimento de contratos, acordos mútuos, convénios e protocolos de cooperação entre os Teatros, Cineteatros e entidades públicas ou privadas que visem, designadamente:

- a) A realização conjunta de programas e projetos de interesse comum;
- b) A concessão ou delegação de tarefas destinadas a promover, de modo concertado, planificado e expedito, as respetivas relações.

3 – A colaboração traduz-se ainda na adesão a programas definidos pelo Ministério da Cultura e pelas Autarquias Locais para a divulgação da Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses e da sua atividade, bem como da programação e características técnicas dos Teatros e Cineteatros que a compõe, e para a implementação de mecanismos que possibilitem o cruzamento de públicos.

4 – Os Teatros Nacionais colaboram de forma a repercutir no todo do território nacional as suas especiais responsabilidades e competências, nomeadamente, a promoção do contacto regular dos públicos com o repertório nacional e internacional do domínio das artes performativas e a qualificação dos profissionais das artes.

Artigo 10.º

Noção de credenciação

A credenciação do Teatro ou Cineteatro consiste na avaliação e no reconhecimento oficial da sua importância na promoção das artes performativas e musicais e do cinema, e da sua qualidade técnica.

Artigo 11.º

Objetivos da credenciação

A credenciação tem como objetivos possibilitar o acesso aos contratos-programa plurianuais previstos no artigo 7.º, bem como promover boas práticas na promoção do acesso à cultura, no enriquecimento da oferta cultural e no âmbito da criação artística, através da introdução de padrões de rigor e de qualidade no exercício das funções de promoção da arte e da cultura, e nomeadamente das artes performativas e musicais e do cinema, nos Teatros e Cineteatros portugueses.

Artigo 12.º

Pedido de credenciação

A credenciação pode ser requerida por qualquer Teatro ou Cineteatro.

Artigo 13.º

Requisitos de credenciação

A credenciação de um Teatro ou Cineteatro depende do preenchimento dos seguintes requisitos:

- a) Cumprimento das funções de incentivo à criação, programação e promoção no âmbito das artes performativas e musicais e do cinema, previstas no artigo 14.º;
- b) Existência de profissionais, instalações e equipamento prevista nos artigos 15.º e 16.º;
- c) Garantias de autonomia de programação e gestão previstas no artigo 17.º;
- d) Garantia do acesso público nos termos previstos no artigo 18.º.

Artigo 14.º

Requisitos relativos ao incentivo à criação e à programação e promoção das artes performativas e musicais e do cinema

1 – A credenciação de um Teatro ou Cineteatro depende do preenchimento dos seguintes requisitos relativos ao incentivo à criação e à programação e promoção das artes performativas e musicais e do cinema:

- a) Fomento da criação nas áreas das artes performativas e musicais, através de unidades de criação residentes, projetos de produção própria e/ou coprodução;
- b) Estratégia de programação que, sem prejuízo de programações especializadas em determinada área artística, inclua a pluralidade e diversidade de linguagens e estéticas;
- c) Inserção em circuitos de programação regionais, nacionais e, preferencialmente, internacionais, pelo acolhimento de propostas de outras entidades inseridas nessas redes e pela inclusão de propostas locais nesses circuitos;
- d) Existência de serviços educativos e de extensão cultural com atividade regular, dirigida a diferentes gerações e públicos, e com projeto estratégico próprio, em articulação com a programação geral do Teatro ou Cineteatro e com as Autarquias Locais, instituições culturais, educativas e outras da área de influência geográfica do Teatro ou Cineteatro.

2 – Após estabelecido o programa a desenvolver pelo Teatro ou Cineteatro, deverá ser promovida a continuidade e independência na manutenção da referida programação.

Artigo 15.º

Requisitos relativos aos recursos humanos

A credenciação de um Teatro ou Cineteatro depende do preenchimento dos seguintes requisitos relativos aos recursos humanos:

- a) O Teatro ou Cineteatro deve ter uma direção, escolhida através de um concurso público no caso de se tratar de um equipamento de gestão pública, que o representa e dirige;
- b) O Teatro ou Cineteatro deve ter uma pessoa responsável pela direção técnica com a incumbência de garantir a adequação da atividade do Teatro ou Cineteatro à sua capacidade técnica, bem como pela gestão do equipamento técnico e pela planificação e coordenação do trabalho da equipa técnica;
- c) O Teatro ou Cineteatro deve ter uma equipa técnica adequada à sua dimensão e atividade e composta por profissionais qualificados nas áreas de luz, som, audiovisual e direção de cena e uma equipa de administração e produção adequada à sua dimensão e atividade, composta por profissionais qualificados nas áreas de administração, produção, mediação cultural, comunicação, frente casa e manutenção.

Artigo 16.º

Requisitos relativos às instalações e equipamento

A credenciação de um Teatro ou Cineteatro depende do preenchimento dos seguintes requisitos relativos às instalações e equipamento técnico:

- a) A adequação da dimensão e valências do equipamento à população que serve e ao projeto cultural que desenvolve;
- b) Existência de, pelo menos, uma sala de espetáculos devidamente licenciada nos termos da legislação aplicável;
- c) Equipamento de luz, som, audiovisual – que permita a projeção de cinema – e maquinaria de cena, adequado à dimensão da sala ou das salas de espetáculo e à respetiva atividade;
- d) Espaços específicos para ensaios e espaços específicos para desempenho de funções administrativas e de produção, com o equipamento adequado às funções;

e) O cumprimento integral da Lei das Acessibilidades, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 163/2006, na sua versão atual.

Artigo 17.º

Requisitos relativos à autonomia de programação e gestão

A credenciação de um Teatro ou Cineteatro depende do preenchimento dos seguintes requisitos relativos à autonomia de programação e gestão:

- a) Existência de uma missão e objetivos claros, definidos, nomeadamente pelas Autarquias Locais em diálogo com os agentes culturais do município e de acordo com o artigo 2.º do presente diploma;
- b) Existência de um concurso público para escolha da direção do Teatro, no caso de este ser um equipamento municipal, a ser promovido pelo município;
- c) Na publicitação do procedimento concursal previsto na alínea anterior, devem constar com clareza a missão e objetivos do Teatro ou Cineteatro, o seu suporte financeiro bem como os requisitos formais do provimento, a composição do júri, os métodos de seleção escolhidos e os requisitos necessários à formalização das candidaturas e documentação necessária. Quem concorre deverá, obrigatoriamente, apresentar um projeto plurianual que responda à missão do Teatro ou Cineteatro que seja adequado à sua dotação orçamental de base e que inclua projetos artístico, de programação e de comunicação;
- d) Existência de financiamento estabelecido em contrato-programa plurianual para o período correspondente ao mandato da Direção.

Artigo 18.º

Requisitos relativos à garantia do acesso público

A credenciação de um Teatro ou Cineteatro depende do preenchimento dos seguintes requisitos relativos à garantia do acesso público:

- a) O Teatro ou Cineteatro tem uma atividade de programação artística regular aberta ao público;
- b) O preço dos ingressos é fixado segundo uma lógica de serviço público e de promoção da acessibilidade, e decidido pela autarquia no caso dos Teatros e Cineteatros municipais;
- c) O sistema de registo de espectadores deve proporcionar um conhecimento dos públicos do Teatro ou Cineteatro.

Artigo 19.º

Fiscalização do cumprimento dos requisitos

Compete ao Ministério da Cultura avaliar a manutenção de todos os requisitos de certificação dos Teatros e Cineteatros antes do estabelecimento de cada contrato-programa previsto no artigo 7.º.

Artigo 20.º

Disposição transitória

Nos primeiros cinco anos de atividade da Rede de Teatros e Cineteatros Portugueses serão criados pelo Ministério da Cultura e pelas Autarquias Locais, programas de qualificação e requalificação dos Teatros e Cineteatros, bem como das suas equipas, com vista à criação das condições necessárias ao preenchimento dos requisitos para a plena integração na rede desses Teatros e Cineteatros.

Artigo 21.º

Regulamentação

O Governo regulamenta o presente diploma no prazo de 180 dias.

Artigo 22.º
Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor com a aprovação do Orçamento do Estado subsequente à sua publicação.

Assembleia da República, 12 de outubro de 2018.

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

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1854/XIII/4.^a
DEFESA E VALORIZAÇÃO DO MONUMENTO NACIONAL DO RIBAT DA ARRIFANA

A classificação do *Ribat* da Arrifana como monumento nacional, nos termos do Decreto n.º 25/2013, de 25 de Julho, assumiu especial relevância patrimonial, ao reconhecer a importância e a singularidade deste sítio arqueológico e ao possibilitar, assim, a criação de condições para a sua defesa e valorização.

O *Ribat* da Arrifana, de facto, é o único existente em território nacional e o segundo descoberto na Península Ibérica, depois do de Guardamar, situado no antigo delta do rio Segura, em Alicante.

O conjunto de estruturas que constituem o *ribat* localiza-se na Ponta da Atalaia, pequena península de alcantis cortados quase a direito sobre o mar, em frente a uma laje monumental conhecida por Pedra da Atalaia. A partir deste promontório, num dos pontos costeiros mais ocidentais da costa, domina-se visualmente uma longa extensão de território litoral. Além da vastidão do oceano, é possível avistar-se dali, nos dias claros, desde o Cabo de São Vicente, a Sul, até ao Cabo Sardão, na Costa Alentejana.

A localização, privilegiada do ponto de vista cénico e simbólico, apresenta igualmente condições favoráveis à ocupação humana, já que, além da óbvia disponibilidade de produtos da pesca, na envolvência do promontório existem terrenos agrícolas férteis e água potável.

O *ribat* seria identificado em 2001 por Rosa Varela Gomes e Mário Varela Gomes, na sequência da descoberta de abundantes fragmentos de cerâmica espalhados nesta plataforma costeira. Tal descoberta, bem como o impulso subsequente no sentido do estudo do sítio arqueológico, deve-se à Associação de Defesa do Património Histórico e Arqueológico de Aljezur (ADPHAA) e, nomeadamente, ao trabalho dedicado de José Manuel Marreiros, então Presidente da Associação.

Depois de, ainda em 2001, se ter procedido à limpeza superficial de duas zonas, a partir do ano seguinte teriam lugar as primeiras campanhas arqueológicas, as quais haviam de conduzir à identificação de testemunhos arquitetónicos de várias mesquitas e estruturas habitacionais, bem como permitir a exumação de espólio diversificado, em que predominam cerâmicas e artefactos metálicos.

De acordo com o Decreto de classificação do monumento, o *Ribat* da Arrifana seria um centro religioso e militar, referenciado em diversas fontes literárias islâmicas como convento de monges guerreiros muçulmanos. Ainda de acordo com o preâmbulo do Decreto n.º 25/2013, de 25 de Julho, este convento-fortaleza terá começado a ser edificado em data próxima a 1130 da era cristã por iniciativa de Ibns Quasi, «personagem histórica natural de Silves, *mahdi*, cabecilha da oposição aos Almorávidas e temporariamente aliado do primeiro rei de Portugal, D. Afonso Henriques». O *ribat*, na sequência da morte de Ibn Qasi em 1151, seria abandonado em data pouco posterior.

O conjunto edificado que as campanhas arqueológicas puseram a descoberto evidencia «um planeamento hierarquizado, traduzindo aspetos funcionais e simbólicos» (cf. Decreto 25/2013), desde a necrópole e a escola

corânica, a um complexo de construções formado por várias mesquitas e um conjunto de estruturas habitacionais; desde a mesquita com anexos localizada na parte Sul, até à mesquita com muro de orações e minarete de planta circular localizada, simbolicamente, na ponta do promontório.

Mas a singularidade e interesse patrimonial do monumento parecem ganhar relevância à medida que novos estudos se desenvolvem a respeito do *ribat* e do seu significado no contexto histórico mais alargado do Gharb Al-Andalus.

De facto, estudos mais recentemente desenvolvidos – com recurso a exaustivas leituras de fontes árabes –, colocam reservas a esta relação estabelecida entre o *Ribat* da Arrifana e o mestre sufi Ibn Qasi, ao mesmo tempo que sugerem uma fundação muito anterior e um período mais alargado de efectiva ocupação (cf., nomeadamente, Ahmed Tahiri, «Aljezur e o Ribât Al-Rayhâna», ed. ADPHAA, 2018), o que, só por si, demonstra o interesse e a exigência de se criarem condições para a continuação dos trabalhos arqueológicos, de investigação e estudo científico do *ribat*.

Acontece que o monumento se encontra atualmente numa situação de completo abandono e acelerada degradação, com as estruturas arqueológicas a descoberto e sujeitas a uma agressiva pressão antrópica. As próprias vedações de proteção ainda existentes em alguns dos núcleos encontram-se parcialmente destruídas.

As necessidades de intervenção no sítio arqueológico no sentido da sua defesa e valorização – como a Associação de Defesa do Património Histórico e Arqueológico de Aljezur, nomeadamente, tem vindo a alertar –, são evidentes. Face à dimensão do problema e nomeadamente à desproteção do monumento, algumas ações assumem, mesmo, um carácter de emergência, como sejam a realização de trabalhos de limpeza e a criação e renovação de estruturas de proteção.

Tendo em atenção o exposto, e ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que, sob orientação dos Serviços tutelados pelo Ministério da Cultura:

1 – Proceda com carácter de urgência à realização de trabalhos de limpeza, desmatização, consolidação e restauro do *Ribat* da Arrifana, bem como à criação e renovação de estruturas de proteção, assegurando a integridade das construções pertencentes ao complexo edificado do *ribat* da época islâmica, bem como das construções pertencentes à reocupação do local nos séculos XIV e XV, nomeadamente associadas ao processo de transformação do minarete da mesquita em torre atalaia.

2 – Proceda à colocação de sinalética e informação sobre o local arqueológico.

3 – Dê cumprimento à obrigação legal de desenvolvimento de um plano de manutenção anual e de um plano de inspeção.

4 – Desenvolva e aprove um plano geral de intervenção no *Ribat* da Arrifana no sentido da sua defesa, valorização, estudo científico e investigação.

Palácio de São Bento, 11 de outubro de 2018.

Os Deputados do PSD: Fernando Negrão — José Carlos Barros — Cristóvão Norte — Margarida Mano — Susana Lamas — José Silvano — António Costa Silva — Emídio Guerreiro — Firmino Pereira — Helga Correia — Joel Sá — Margarida Balseiro Lopes — Pedro do Ó Ramos — Pedro Pimpão.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1855/XIII/4.^a

INTEGRAÇÃO DO SERVIÇO FERROVIÁRIO LISBOA/SETÚBAL NA CP, APÓS O FIM DA CONCESSÃO DESSE SERVIÇO À FERTAGUS EM 2019

A política de transportes de sucessivos Governos tem sido caracterizada pela liquidação de oferta do transporte coletivo público às populações, fator que tem determinado o recolher obrigatório, mesmo em áreas

densamente povoadas, e tem promovido o isolamento de muitas localidades no interior do País. É o direito à mobilidade das populações que está em causa, bem como o desígnio nacional de alteração de um paradigma de mobilidade individual para uma mobilidade coletiva.

O setor dos transportes representa um importante setor de desenvolvimento do País e como tal, implica necessariamente uma visão ambiental, pois a promoção de condições e o incentivo à utilização do transporte coletivo é um pressuposto ambiental para a sustentabilidade, bem como para a promoção de cidades mais sustentáveis e no combate às alterações climáticas. É por isso necessário, entre muitas outras medidas, que seja gerada uma oferta que sirva as necessidades das populações em quantidade, qualidade, intermodalidade e com preços acessíveis, para o que se torna importante alargar o número de operadores e a base territorial abrangidos pelo passe social.

Os Verdes desde sempre defenderam que o nosso País necessita de um novo paradigma de transportes, tanto ao nível de passageiros como de mercadorias. Entendemos que dos diferentes modos de transporte, a componente ferroviária assume aqui um papel fundamental, pois um investimento na ferrovia que responda às necessidades de mobilidade das populações e do transporte de mercadorias, que fomente a coesão territorial e um desenvolvimento harmonioso do País, fornece uma resposta mais eficiente aos desafios ambientais globais com que Portugal e o Planeta se confrontam.

Nas Áreas Metropolitanas a mobilidade é muito diversificada e complexa, caracterizando-se pela crescente utilização do transporte individual, pelo aumento dos tempos e dos custos das deslocações e pelo agravamento das condições ambientais, situação que urge inverter para garantir uma mobilidade sustentável e eficaz e o sucesso do funcionamento das cidades e das próprias áreas metropolitanas.

Além do forte desinvestimento e degradação do serviço prestado, muitos dos problemas com que se debate a Área Metropolitana de Lisboa, e a Península de Setúbal em particular, no que respeita ao sistema de transportes, ficam a dever-se também e em grande parte à privatização da Rodoviária Nacional, à concessão à Fertagus do transporte ferroviário entre Lisboa e Setúbal, do Metro Ligeiro de Superfície à Metro Transportes do Sul, ambas empresas do grupo Barraqueiro, a que acresce o agravamento dos preços dos títulos de transporte, e o não alargamento do passe social intermodal a toda a região e abrangendo todos os operadores.

No que respeita à parceria público-privada entre o Estado e a Fertagus, cujo contrato de concessão termina em 2019, importa ter presente o quanto esta opção foi e é extremamente lesiva para o Estado, a começar pelo facto desta parceria, à semelhança de muitas outras, estar suportada em infraestruturas públicas, neste caso, linhas ferroviárias, estações e material circulante públicos.

Importa igualmente lembrar que na altura do lançamento do concurso para atribuição da concessão do serviço ferroviário Lisboa/Setúbal, a CP foi impedida pelo Governo da altura de concorrer, apesar de esta garantir a integração do serviço no sistema de transportes da Área Metropolitana e no passe social intermodal.

Segundo o Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas referente ao ano de 2012, os encargos suportados pelo Estado entre 1999 e 2010 com a concessão da Fertagus, representaram cerca de 45 177 527,00€ a título de compensações por desequilíbrios financeiros e de 57 644 109,00€ de compensações pela prestação do serviço público, perfazendo um total de 102 821 636,00€, donde facilmente se conclui – e tendo em conta o fim do contrato em 2019 – que é urgente integrar este serviço na CP sob pena de se continuar a desperdiçar recursos públicos.

Também em 2016 a Fertagus assinou um contrato com a EMEF – Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, no valor de 1,2 milhões de euros, que visava a revisão de um total de 880 componentes do material circulante, ao longo de dois anos. Apesar do contrato ser estabelecido com a Fertagus é mais uma vez o Estado quem paga, pois além dos comboios da Fertagus pertencem à Sagesecur, uma empresa que é detida pela holding estatal Parpública, tratava-se da revisão de meia vida dos comboios e não da manutenção corrente, esta sim, a cargo do concessionário.

Esta concessão além de prejudicar o Estado, prejudica também os utentes, pois comparando os serviços prestados entre a CP e a Fertagus, o valor que os passageiros poupariam em assinatura mensal situar-se-ia entre os 41% para o percurso Pragal/Lisboa e os 136% para o percurso Setúbal/Lisboa, o que reflete bem a diferença de valor que os utentes suportam para se deslocar para os seus locais de trabalho. Os próprios trabalhadores da empresa também têm sido prejudicados quer nos seus salários, quer nos seus direitos e condições de trabalho.

No decorrer das suas jornadas parlamentares em março passado, Os Verdes reiteraram a necessidade da integração da Fertagus e da Metro Sul do Tejo no passe social intermodal, fator que iria aumentar o crescimento da mobilidade e obrigaria a um aumento da oferta, contribuindo significativamente para um incremento no uso dos transportes públicos, neste caso, da ferrovia e no essencial contributo no combate às alterações climáticas.

Perante todos estes factos, e considerando que está a terminar o contrato de concessão à Fertagus da ligação ferroviária entre Lisboa e Setúbal, está aberta uma oportunidade de instar o Governo a não ceder às pressões que o grupo Barraqueiro já vem fazendo para a renovação da parceria, – que demonstra o quanto esta concessão é rentável para o privado – e a não renovar o contrato de concessão com a Fertagus.

Os Verdes consideram que integrar o serviço da Fertagus na CP contribui para uma melhoria na qualidade de vida dos utentes, preços dos títulos de transportes mais justos, através do passe social intermodal, para o incremento de mais e melhor mobilidade, melhores condições laborais para os trabalhadores e para uma poupança significativa de dinheiros públicos.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os deputados do Partido Ecologista Os Verdes, apresentam o seguinte Projeto de Resolução:

A Assembleia da República nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, resolve, recomendar ao Governo que:

1 – Desenvolva os mecanismos necessários para que, terminado o contrato de concessão à Fertagus em 2019, estejam reunidas as condições para a integração desse serviço na CP.

2 – Na sequência da integração do serviço ferroviário Lisboa/Setúbal na CP:

- a) Garanta o acesso ao serviço ferroviário a todos os utentes, integrado no passe social intermodal.
- b) Proceda à integração dos trabalhadores atualmente afetos à Fertagus, na CP e na EMEF, salvaguardando todos os seus direitos, nomeadamente a aplicação da contratação coletiva em vigor nestas empresas.

Assembleia da República, 12 de outubro de 2018.

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

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1856/XIII/4.^a

RECOMENDA AO GOVERNO QUE ADOTE UM PROCEDIMENTO SIMPLIFICADO PARA APOIO ÀS VÍTIMAS DOS INCÊNDIOS DE MONCHIQUE, SILVES, PORTIMÃO E ODEMIRA OCORRIDOS EM AGOSTO DE 2018

Exposição de motivos

Na sequência dos trágicos incêndios ocorridos em 2017, dos quais resultaram um número superior a uma centena de vítimas mortais, um elevado número de feridos graves e diversos prejuízos em termos sociais, económicos e ambientais, a Assembleia da República considerou que o Estado deveria estabelecer medidas de apoio concretos para estas vítimas, bem como reforçar a prevenção e combate a incêndios florestais.

Neste sentido, foi aprovada a Lei n.º 108/2017, de 23 de novembro, alterada pela Lei n.º 13/2018, 9 de março, que estabeleceu medidas que abrangem o apoio às vítimas dos incêndios em matéria de saúde, habitação, acesso a prestações e apoios sociais de carácter excecional, proteção e segurança, reposição do potencial produtivo e mecanismos céleres de identificação das perdas e de indemnização às vítimas dos incêndios, assegurando a adequada articulação entre as entidades e as instituições envolvidas.

Passado menos de um ano, a serra Algarvia foi assolada por um incêndio rural durante vários dias seguidos que devastou uma área superior a 27 mil hectares nos concelhos de Monchique, Silves, Portimão e Odemira. Aos prejuízos ambientais juntam-se as elevadas perdas materiais, em habitações e infraestruturas. A destruição

voltou a assumir proporções que justificam a excecionalidade no apoio às vítimas, através de medidas para a reposição do potencial produtivo, para a recuperação de habitações e equipamentos, e em parque de receção de madeira queimada.

O Grupo Parlamentar do PSD entende que as vítimas do incêndio ocorrido na região Algarvia merecem um tratamento semelhante e os mesmos critérios de apoio que foram adotados para os concelhos fustigados pelos incêndios de 2017. Neste sentido, o PSD defende que o Governo deve promover à agilização e à simplificação das medidas estabelecidas para as vítimas dos incêndios rurais de 2018.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados propõem que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1- Adote um processo simplificado de apoio às vítimas dos incêndios rurais ocorridos em agosto de 2018, nos concelhos de Monchique, Silves, Portimão e Odemira, através da alteração legislativa consequente.

2- Promova junto das populações afetadas os apoios estabelecidos e os procedimentos necessários para se processar de forma célere e rápida ao pagamento dos apoios no âmbito da reposição do potencial produtivo, da reconstrução e recuperação de habitações, e parques de receção de produção lenhosa afetada.

Palácio de São Bento, 11 de outubro de 2018.

Os Deputados do PSD: Rubina Berardo — Fernando Negrão — Maurício Marques — Ulisses Pereira — Álvaro Batista — António Lima Costa — António Ventura — Cristóvão Norte — Luís Pedro Pimentel — Nuno Serra — Pedro Do Ó Ramos — Bruno Vitorino — Carla Barros — Cristóvão Crespo — Emília Cerqueira — Joel Sá — Jorge Paulo Oliveira — José Carlos Barros — Maria Manuela Tender.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1857/XIII/4.^a **ABOLIÇÃO DE PORTAGENS NA A25**

A aplicação de portagens nas regiões que não têm alternativas de mobilidade e com índices económicos abaixo da média nacional são uma forma de originar e reforçar ainda mais as injustiças e desigualdades existentes no País, quando as políticas públicas deveriam incidir e garantir a coesão, combater as assimetrias e promover a igualdade entre cidadãos e territórios.

No caso da A25, também designada por Autoestrada das Beiras Litoral e Alta, a aplicação de portagens é um exemplo de como as políticas públicas, se não tiverem em conta os sectores económico e social e demais domínios, nomeadamente ambiental, podem contribuir para fragilizar a qualidade de vida das populações, provocando a perda de competitividade, com a acentuada penalização das empresas instaladas e consequentes para toda a região.

A ausência de portagens em autoestradas sem custos para o utilizador, em particular no interior, foi sempre justificada com a necessidade de compensar as regiões do País com medidas de discriminação positiva, tendo em conta as disparidades existentes. No entanto, por opções meramente economicistas, os Governos do PSD/CDS e PS conduziram à implementação de políticas exatamente opostas, com a decisão de portajar vias estruturantes do interior do País, até aí sem custos para o utilizador (SCUT). Uma medida que não resolveu qualquer problema financeiro, mas que antes agravou consideravelmente a dinâmica destes territórios.

De facto, a A25 que serve sobretudo os distritos de Aveiro, Viseu e Guarda, não deveria representar custos para os utilizadores, exatamente porque estão presentes as duas premissas que deveriam justificar a não aplicação de portagens, por um lado, porque se localiza em dois distritos, Guarda e Viseu, cujos indicadores de desenvolvimento socioeconómico são inferiores à média nacional e, por outro, por não existirem alternativas de mobilidade.

A introdução de portagens na A25, e demais vias SCUT, ocorreu no ano de 2011, tendo sido uma decisão do Governo PSD/CDS, que veio, no entanto, consolidar uma resolução tomada, em 2010 pelo Governo do PS.

Apesar das críticas e posições contrárias, manifestadas pelo PSD e CDS durante o período eleitoral ocorrido na Primavera de 2011, após as eleições legislativas, decidiram avançar com a conclusão do processo de introdução de portagens.

É entendimento dos Verdes que a A25, não devia ter custos para os utilizadores, uma vez que nesta região não existe uma verdadeira alternativa de mobilidade a nível rodoviário e ferroviário que possibilite às pessoas deslocarem-se no seu território sem constrangimentos.

O percurso alternativo à A25 é a estrada nacional n.º 16 (EN16), que não constitui uma opção viável de mobilidade. A ligação entre a Gafanha da Encarnação (Ílhavo) e a fronteira de Vilar Formoso (Almeida) pela A25 tem uma extensão de 199 km, demorando menos de duas horas para percorrer esta distância, enquanto pela EN16 para além do percurso ser mais extenso, em parte sinuoso e com inúmeras curvas os utilizadores demoram pelo menos mais três horas, ou seja, o tempo despendido nunca é inferior a 5 horas.

Importa salientar que a A25; implementada com recurso a uma parceria público-privada, que, tal como as outras PPP, se tem traduzido num enorme calvário de prejuízos para o Estado, com uma fatura pesada para o futuro e que se traduz na deterioração territorial e social do País; foi construída em cima do antigo itinerário principal n.º 5 (IP5) impossibilitando que essa mesma via constituísse uma alternativa.

Aquando da transformação do IP5 em perfil de autoestrada (A25), os principais argumentos prendiam-se com a necessidade de encurtar distâncias, dimensionar a via para o excesso de tráfego que circulava no IP, uma vez que este ultrapassou rapidamente o volume de tráfego para o qual foi projetado, assim como garantir a segurança dos utilizadores e reduzir os elevados índices de sinistralidade rodoviária verificados.

Nas cerca de duas décadas que o IP5 esteve em funcionamento, devido às debilidades do traçado, aos erros de projeção e aos defeitos de construção, foram milhares os acidentes que ocorreram nesta via com centenas de vítimas mortais, chegando a ser considerada a estrada mais perigosa do País e apelidada de «estrada da morte».

A construção de uma via estruturante ligando as Beiras e o Litoral ao exterior, constituiu uma mais-valia para toda a região. Aliás foi após a construção do IP5/A25 que surgiram muitas zonas industriais nos concelhos atravessados por esta via rápida com a fixação de inúmeras empresas e respetiva criação de postos de trabalho, fomentando a dinâmica económica de toda uma região que estava a atravessar sérios problemas com a desvalorização das atividades primárias, em particular da agricultura.

Contudo, com a aplicação de portagens em 2011 as populações e empresas sentiram-se lesadas e enganadas, dado que foi prometido que a transformação do IP5 em perfil de autoestrada não traria mais custos para as populações e para as empresas. As empresas quando se instalaram nas áreas circundantes ao IP5/A25 tiveram em conta cenários que não previam portagens sendo esta uma das principais vantagens competitivas.

Para além dos custos económicos e sociais, a aplicação de portagens na A25, veio acrescentar outros custos, nomeadamente de segurança e também ambientais, sobretudo na parte ocidental, por exemplo na EN109, com o desvio de tráfego para as estradas secundárias e urbanas de forma fugir às portagens, aumentando o risco de acidente e os níveis de poluição atmosférica e sonora.

A aplicação de portagens na A25 tem merecido uma forte oposição de empresários, mas também a luta de movimentos de utentes, autarcas e populações, pelos impactos negativos na dinâmica económica e social de toda uma região.

Pelo exposto, torna-se evidente que a introdução de portagens na A25 está a ter consequências muito negativas para as populações e empresas locais, transformando-se num obstáculo ao desenvolvimento económico, à mobilidade, já de si reduzida, e um convite claro ao seu despovoamento e ao definhamento destas zonas do País.

A abolição de portagens para além de combater e atenuar as assimetrias existentes, e equilibrar os índices socioeconómicos, seria uma medida extremamente importante para compensar as populações e empresas pelos grandes incêndios do verão de 2017, pois parte dos distritos de Viseu e da Guarda foram afetados direta ou indiretamente pelos fogos de 15 de outubro de 2017.

Assim, o Grupo Parlamentar «Os Verdes» propõe, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, que a Assembleia da República recomende ao Governo que considere a abolição das portagens na A25 – Autoestrada das Beiras Alta e Litoral.

Assembleia da República, 12 de outubro de 2018.

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

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1858/XIII/4.^a **ABOLIÇÃO DE PORTAGENS NA A24**

As políticas públicas nacionais devem assegurar a coesão territorial, combater as assimetrias e promover a igualdade entre cidadãos. A implementação de medidas como a existência de portagens nas regiões que não têm alternativas de mobilidade e com índices económicos abaixo da média nacional são uma forma de originar ainda mais injustiças e desigualdades no País.

A Autoestrada do Interior Norte, também designada por A24, é exemplo de como as políticas públicas incidem sobre os sectores económico e social, contribuindo para fragilizar a qualidade de vida das populações, provocando a perda de competitividade dos territórios, com a acentuada penalização das empresas instaladas e consequentes prejuízos, graves, para o emprego e para a região.

A não introdução de portagens, em particular no interior, foi sempre justificada com a necessidade de compensar as regiões do País com medidas de discriminação positiva, tendo em conta as disparidades regionais existentes.

No entanto, por opções meramente economicistas, Governos do PSD/CDS e PS conduziram à implementação de políticas exatamente opostas, com a decisão de portajar vias estruturantes do interior do País, até aí sem custos para o utilizador (SCUT). Uma medida que não resolveu qualquer problema financeiro, mas antes que agravou consideravelmente a dinâmica destes territórios.

De facto, a A24 que serve sobretudo os distritos de Viseu e de Vila Real, não deveria representar custos para os utilizadores, exatamente porque estão presentes as duas premissas que deveriam justificar a não aplicação de portagens, por um lado, porque se localiza num território cujos indicadores de desenvolvimento socioeconómico são inferiores à média nacional e, por outro, por não existirem alternativas de mobilidade.

A introdução de portagens na A24, e demais vias SCUT, ocorreu no ano de 2011, tendo sido uma decisão do Governo PSD/CDS, que veio, no entanto, consolidar uma resolução tomada, em 2010 pelo Governo do PS.

Apesar das críticas e posições contrárias, manifestadas pelo PSD e CDS durante o período eleitoral ocorrido na Primavera de 2011, após as eleições legislativas, decidiram avançar com a conclusão do processo de introdução de portagens.

É entendimento dos Verdes que a A24, não devia ter custos para os utilizadores, uma vez que na região Transmontana e da Beira Alta não existe uma verdadeira alternativa de mobilidade a nível rodoviário, nem sequer ferroviário, que possibilite à população deslocar-se no seu território sem constrangimentos.

O percurso alternativo à A24 é a estrada nacional 2 (EN2), que não constitui uma opção viável de mobilidade. A ligação entre Viseu (nó da A25) e Chaves (fronteira) pela A24 tem uma extensão de 160 km, demorando cerca de uma hora e vinte e cinco minutos para percorrer esta distância, enquanto pela EN2 para além do percurso ser mais extenso 185km, os utilizadores demoram praticamente mais duas horas (3h20m).

No que concerne à ferrovia nem se pode ponderar como alternativa pois é praticamente inexistente devido ao encerramento, por vários governos, de um conjunto linhas que servia esta zona do País. Atualmente, à exceção de Peso da Régua, que é atravessada pela Linha do Douro e que apresenta grandes limitações, não existe mais nenhum aglomerado servido pela ferrovia, incluindo as capitais de distrito: Viseu e Vila Real.

A aplicação de portagens na A24 mereceu uma forte oposição de empresários, movimentos de utentes, autarcas e população, pelos impactos negativos na dinâmica económica e social da região.

Importa igualmente salientar que a A24 foi implementada com recurso a uma parceria público-privada (PPP), designada de Conceção Interior Norte. Ora, as chamadas PPP, como é público, têm representado um enorme calvário de prejuízos para o Estado, com uma fatura pesada para o futuro e que se traduz na deterioração territorial e social do País.

Pelo exposto, torna-se evidente que a introdução de portagens na A24 está a ter consequências muito negativas para as populações e empresas, transformando-se num obstáculo ao desenvolvimento económico, à mobilidade, já de si reduzida, e um convite claro ao seu despovoamento e ao definhamento destas áreas.

Assim, o Grupo Parlamentar Os Verdes propõe, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, que a Assembleia da República recomende ao Governo que considere a abolição das portagens na A24 – Autoestrada do Interior Norte.

Assembleia da República, 12 de outubro de 2018.

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

**PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1859/XIII/4.^a
PELA ABOLIÇÃO DE PORTAGENS NA A23**

A Autoestrada da Beira Interior, também designada de A23, assim como outras vias estruturantes do País, foi implementada com recurso a uma Parceria Público Privada, as chamadas PPP, que se têm traduzido num enorme calvário de prejuízos para o Estado, com uma fatura pesada para o futuro e que se traduzem também na deterioração territorial e social do País.

O Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro, que veio estabelecer o regime jurídico dos concursos públicos para a atribuição de concessões SCUT (conceção, construção, conservação e exploração de lanços de autoestrada) refere que no caso de algumas autoestradas como a A23, a utilização da via, não deveria representar um custo direto para o utente, tendo o Governo mencionado seguir um modelo de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT), à semelhança de experiências similares em outros Países da União Europeia.

A introdução de portagens na A23 ocorreu no ano de 2011, através do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro, tendo sido uma decisão do Governo PSD/CDS-PP, que veio, no entanto, consolidar uma resolução tomada, em 2010 pelo Governo do PS.

Apesar das críticas e posições contrárias do PSD e do CDS-PP durante o período eleitoral, ocorrido na Primavera de 2011, após as eleições legislativas e já no Governo, decidiram avançar com a conclusão do processo de introdução de portagens aludindo que o princípio da universalidade e do utilizador pagador garantem uma maior equidade e justiça social, assim como as portagens permitiriam um incremento das verbas obtidas com a exploração das infraestruturas rodoviárias.

Para o Governo do PSD/CDS-PP, foi completamente indiferente que sobre as populações recaísse mais este pesado fardo, em cima da brutal diminuição de rendimentos que o mesmo Governo impunha para a grande maioria da população portuguesa.

Na verdade, a aplicação de portagens na A23 há sete anos atrás, não só, se constituiu numa enorme injustiça como trouxe consequências profundamente negativas para as populações e para o tecido económico desta região, tratando-se de uma dupla discriminação.

Para além da ausência de alternativas de mobilidade, esta região sofre igualmente as consequências da interioridade inerentes a uma política de ordenamento e de ocupação territorial que privilegia a macro cefalização urbana e provoca o crescente abandono das regiões periféricas e distantes dos grandes centros urbanos do litoral.

A autoestrada da Beira Interior não tem alternativas viáveis seja a nível rodoviário ou ferroviário. Em muitos lances a autoestrada foi construída sobre anteriores vias, tornando-se inevitável a sua utilização, em outros troços a alternativa às portagens obriga a transitar pelo interior das povoações ou por estradas sem o mínimo de condições para a circulação.

A ligação entre a Guarda (A25) e Torres Novas (A1) pela A23 tem uma extensão de cerca de 217 km, demorando cerca de duas horas para percorrer esta distância, enquanto por vias secundárias para além do

percurso ser mais extenso, os utilizadores demoram pelo menos mais duas horas, ou seja, o tempo despendido nunca é inferior a 4 horas.

No que concerne ao transporte ferroviário importa salientar que para além das portagens, estas populações da Beira Baixa, ficaram privadas de parte da linha da Beira Baixa entre a Covilhã e a Guarda que foi interrompida em 2009, para obras que só agora começam a germinar.

Num momento em que tanto se apela às medidas de diferenciação positiva para o interior do País, de forma a travar o definhamento do tecido produtivo e do despovoamento, os agentes económicos, as autarquias locais e demais população servida pela A23, consideram que as portagens aplicadas em 2011 há muito deveriam ser abolidas de forma a garantir a acessibilidade e mobilidade das pessoas, mas também das mercadorias e o apoio ao desenvolvimento regional.

A introdução de portagens na A23 representou um retrocesso de décadas nas acessibilidades dos distritos da Guarda, Castelo Branco, Portalegre e Santarém que asfixiam financeiramente as empresas e os utentes continuando a merecer um generalizado repúdio por parte da região.

Assim, o Grupo Parlamentar «Os Verdes» propõe, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, que a Assembleia da República recomende ao Governo que considere a abolição das portagens na A23 – Autoestrada da Beira Interior.

Assembleia da República, 11 de outubro de 2018.

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

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.