



DIÁRIO

da Assembleia da República

XIV LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2019-2020)

SUMÁRIO

Projeto de Lei N.º 80/XIV/1.ª (PEV):

Desincentiva a venda de alimentos com excesso de açúcar, gordura e sal nas máquinas de venda automática em escolas, procedendo à alteração do Decreto-Lei n.º 55/2009, de 2 de março.

Projetos de Resolução (n.ºs 60 a 68/XIV/1.ª):

N.º 60/XIV/1.ª (PSD) — Recomenda ao Governo que faça cumprir as obrigações do Estado e dos seus organismos, garantindo uma circulação segura da população local e de todos os que utilizam a EN225.

N.º 61/XIV/1.ª (BE) — Recomenda ao Governo a promoção da coesão territorial nos distritos de Santarém, Portalegre, Castelo Branco e Guarda eliminando as portagens na A23.

N.º 62/XIV/1.ª (BE) — Recomenda ao Governo a promoção da coesão territorial nos distritos de Viseu e Vila Real

eliminando as portagens na A24.

N.º 63/XIV/1.ª (BE) — Recomenda ao Governo a promoção da coesão territorial nos distritos de Aveiro, Viseu e Guarda eliminando as portagens na A25.

N.º 64/XIV/1.ª (L) — Concessão de Honras do Panteão Nacional a Aristides de Sousa Mendes.

N.º 65/XIV/1.ª (CH) — Pela abolição das portagens na A28 — autoestrada do Norte Litoral.

N.º 66/XIV/1.ª (CH) — Contratação de mais profissionais para o Serviço Nacional de Educação, com especial incidência no pessoal não docente.

N.º 67/XIV/1.ª (CH) — Recomenda ao governo a reorganização e reforço dos efetivos das forças de segurança.

N.º 68/XIV/1.ª (CH) — Pela abolição das portagens na Via do Infante.

PROJETO DE LEI N.º 80/XIV/1.ª**DESINCENTIVA A VENDA DE ALIMENTOS COM EXCESSO DE AÇÚCAR, GORDURA E SAL NAS MÁQUINAS DE VENDA AUTOMÁTICA EM ESCOLAS, PROCEDENDO À ALTERAÇÃO DO DECRETO-LEI N.º 55/2009, DE 2 DE MARÇO**

Em Portugal, uma em cada três crianças tem problemas de obesidade ou de excesso de peso. Ao nível europeu, o nosso País é um dos que tem um maior número de crianças nesta situação. Trata-se de uma realidade muito preocupante e para a qual contribuem diversos fatores. O conhecimento da dimensão deste problema obriga a que os responsáveis políticos tomem medidas que possam ajudar a inverter esta situação.

O excesso de peso ou de obesidade entre a população infantil e juvenil deve-se, em muito, a modos de vida pouco saudáveis, sedentários, com ausência de atividade física regular, aliados a uma alimentação irracional e desequilibrada (com excesso de gorduras, sal e açúcar e deficiente em hidratos de carbono, fibras, vitaminas, minerais e água). Este gravíssimo problema de saúde tem tendência a perseguir estas crianças e jovens no decurso da sua vida, contribuindo diretamente para problemas como o aumento de dificuldades respiratórias, diabetes, hipertensão, doenças cardiovasculares entre outras patologias. A verdade é que o excesso de peso, não sendo salutar para as crianças, jovens e futuros adultos, também acaba, pelas demais patologias que lhe estão normalmente associadas, por representar custos efetivos para o Serviço Nacional de Saúde (SNS), havendo toda a vantagem em apostar na prevenção aos mais diversos níveis.

Promover modos de vida saudáveis é uma responsabilidade que o Estado deve assegurar. Os Verdes consideram que a escola tem um papel inegável em múltiplas formas de proporcionar educação e formação às crianças e jovens para hábitos de vida que melhorem e, sobretudo, que previnam doenças na população. E a oferta alimentar que se faz no espaço escola deve ser coerente com este objetivo.

Já foram produzidas recomendações, de diverso nível, para a educação alimentar nas escolas, como por exemplo, o referencial para uma oferta alimentar saudável em meio escolar, por parte do Ministério da Educação. Mas, uma coisa é o referencial, outra é a prática da oferta que é disponibilizada nas escolas. Por exemplo, torna-se incongruente que numa escola se disponibilizem aos alunos máquinas de venda automática com alimentos contendo elevados teores de açúcares, sal ou gorduras, tais como refrigerantes, aperitivos ou *snacks*.

O PEV tem, ao longo dos anos, manifestado preocupação em relação à matéria do excesso de peso em crianças e jovens. Mas, mais do que preocupação, o Partido Ecologista tem apresentado diversas iniciativas que visam promover hábitos alimentares saudáveis, como por exemplo aquelas que se relacionaram com a publicidade de bens alimentares dirigida às crianças. O presente projeto de lei enquadra-se nessa ordem de preocupações e, mais uma vez, procura respostas e atitudes concretas para inverter a tendência e para gerar melhores ofertas alimentares nas escolas.

Nessa lógica, Os Verdes propõem que, nas escolas, as máquinas de venda automática de alimentos não disponibilizem produtos com elevados teores de açúcares, sal e gorduras, mas sim alimentos saudáveis, que devem ser promovidos em contexto escolar, de acordo com referenciais já estabelecidos pelo Ministério da Educação, e tendo também em conta as regras dos contratos a celebrar para instalação e exploração dessas máquinas de alimentos nas instituições do Ministério da Saúde.

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

Artigo único

A presente lei procede à alteração do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 55/2009, de 2 de março, alterado pela Lei n.º 7-A/2016, de 17 de março, o qual passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 22.º

Bufetes

- 2 –
 3 –
 4 –
 5 – No caso de os estabelecimentos de ensino disporem de máquinas de venda automática, estas não devem disponibilizar produtos alimentares com elevado teor de açúcares, ou sal, ou gorduras.»

Assembleia da República, 18 de novembro de 2019.

Os Deputados do PEV: José Luís Ferreira — Mariana Silva.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 60/XIV/1.ª

RECOMENDA AO GOVERNO QUE FAÇA CUMPRIR AS OBRIGAÇÕES DO ESTADO E DOS SEUS ORGANISMOS, GARANTINDO UMA CIRCULAÇÃO SEGURA DA POPULAÇÃO LOCAL E DE TODOS OS QUE UTILIZAM A EN225

A estrada nacional n.º 225 (EN225) é uma via rodoviária que serve o Município de Castro Daire, é um meio de ligação de extrema relevância local, regional e até nacional e um eixo fundamental nas atividades económicas e sociais do território e na fixação de populações.

O degradado estado do pavimento, as ravinas e as constantes quedas de barreiras na via de circulação e a sua sinuosidade colocam permanentemente em causa a segurança dos seus utilizadores, isto apesar das promessas de intervenção por parte do Estado e dos contínuos e elucidativos relatórios por parte dos bombeiros.

Não é negligenciável a urgente requalificação da EN225 que é utilizada diariamente por cerca de 300 estudantes dos vários graus de ensino.

Não é negligenciável uma intervenção nesta via e a sua requalificação, para mais num momento que esta via verifica um intenso tráfego e um incremento de utilizadores com a procura crescente dos Passadiços do Paiva, que constituem uma notável atração do ecoturismo e dos adeptos do turismo natural e uma indiscutível prova do incessante dinamismo de valorização de uma região.

Esta situação preocupa naturalmente todos aqueles que ali têm de passar diariamente, e que temem pela sua própria vida e pelos seus bens.

Os Deputados subscritores consideram assim essencial que o Estado e os seus organismos cumpram com as obrigações que têm e devem garantir a segurança de circulação nas vias nacionais e a coesão nacional e territorial.

Face ao exposto, nos termos das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados do Grupo Parlamentar do PSD apresentam o presente projeto de resolução:

A Assembleia da República resolve, nos termos do disposto do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República Portuguesa, recomendar ao Governo, que tome com urgência as medidas necessárias para garantir uma circulação segura na EN225.

Assembleia da República, 18 de novembro de 2019.

Os Deputados do PSD: António Lima Costa — Carla Borges — Fernando Ruas — Pedro Alves.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 61/XIV/1.^a**RECOMENDA AO GOVERNO A PROMOÇÃO DA COESÃO TERRITORIAL NOS DISTRITOS DE SANTARÉM, PORTALEGRE, CASTELO BRANCO E GUARDA ELIMINANDO AS PORTAGENS NA A23**

No dia 8 de dezembro de 2019 passam 8 anos sobre a introdução de portagens na A23 pelo Governo do PSD/CDS, com o apoio do PS. Tratou-se de uma medida errada e muito injusta e que só tem prejudicado as regiões do interior, como os distritos de Santarém, Portalegre, Castelo Branco e Guarda. São os utentes, as populações e as empresas dessas zonas que viram as suas dificuldades aumentar. A interioridade, as desigualdades, as assimetrias em vez de diminuir, agravaram-se.

O regime de portagem conhecido como sem custos para o utilizador (SCUT) e criado pelo Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro, tinha como finalidade «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 nessas vias justificava-se pela necessidade de compensar as regiões do interior do País com medidas de discriminação positiva face às desigualdades e assimetrias regionais existentes.

As vias sem custos para o utilizador funcionavam como um instrumento de solidariedade e de desenvolvimento sustentável em que o Estado assumia o investimento nas acessibilidades em zonas carenciadas e de baixa densidade, através da isenção do pagamento de portagens. Esse instrumento justificava-se inteiramente pelos seus impactos sociais, económicos e territoriais, particularmente nas regiões em que não há, ou são muito escassos os transportes públicos coletivos e individuais.

A Autoestrada da Beira Interior, conhecida como A23, é uma das vias que devia continuar a beneficiar desse estatuto. Como se sabe, é uma acessibilidade estruturante e estratégica para toda a mobilidade nos distritos de Santarém, Portalegre, Castelo Branco e Guarda. Desta forma, esta via sem portagens será um fator de coesão territorial e de promoção do desenvolvimento económico e social 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 feita de forma cega, por critérios economicistas, incluindo nas concessões SCUT e outras que nunca o foram. Enquadram-se nesta situação os troços da A23 entre Videla/Torres Novas e Abrantes Oeste. O Governo PSD/CDS desculpou-se com a *troika*, o Governo PS com a situação financeira do País, agora as desculpas «cheiram a falso». O que acontece é que PS, PSD e CDS não têm tido coragem para afrontar os poderosos e obscuros interesses financeiros e económicos outorgados às concessionárias privadas.

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 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 sofreram muito 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.

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. Só os encargos com as parcerias público-privadas rodoviárias representam 70% do total dos encargos com todas as PPP – rodoviárias, ferroviárias, saúde e segurança. Nestas quatro áreas, neste ano de 2019, as PPP irão representar encargos líquidos de 1682 milhões de euros (0,8% do PIB). As PPP rodoviárias serão responsáveis por pagamentos às concessionárias no montante de 1518 milhões, em que os encargos líquidos atingirão 1180 milhões de euros.

Também é preciso recordar que 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, durante os Governos PSD/CDS e PS, as quais foram chumbadas por uma maioria negativa de Deputadas e Deputados destas três forças políticas.

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 propõe que a Assembleia da República adote a seguinte resolução:

A Assembleia da República recomenda ao Governo que promova a coesão territorial nos distritos de Santarém, Portalegre, Castelo Branco e Guarda, eliminando as portagens na A23.

Assembleia da República, 18 de novembro de 2019.

As Deputadas e os Deputados do BE: João Vasconcelos — Pedro Filipe Soares — Jorge Costa — Mariana Mortágua — Isabel Pires — José Moura Soeiro — Sandra Cunha — Beatriz Gomes Dias — Maria Manuel Rola — Joana Mortágua — José Manuel Pureza — Luís Monteiro — Moisés Ferreira — Alexandra Vieira — Fabíola Cardoso — Nelson Peralta — Ricardo Vicente — José Maria Cardoso — Catarina Martins.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 62/XIV/1.ª

RECOMENDA AO GOVERNO A PROMOÇÃO DA COESÃO TERRITORIAL NOS DISTRITOS DE VISEU E VILA REAL ELIMINANDO AS PORTAGENS NA A24

No dia 8 de dezembro de 2019 passam 8 anos sobre a introdução de portagens na A24 pelo Governo do PSD/CDS, com o apoio do PS. Tratou-se de uma medida errada e muito injusta e que só tem prejudicado as regiões do interior, como os distritos de Viseu e Vila Real. São os utentes, as populações e as empresas dessas zonas que viram as suas dificuldades aumentar. A interioridade, as desigualdades, as assimetrias em vez de diminuir, agravaram-se.

O regime de portagem conhecido como sem custos para o utilizador (SCUT) e criado pelo Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro, tinha como finalidade «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 nessas vias justificava-se pela necessidade de compensar as regiões do interior do País com medidas de discriminação positiva face às desigualdades e assimetrias regionais existentes.

As vias sem custos para o utilizador funcionavam como um instrumento de solidariedade e de

desenvolvimento sustentável em que o Estado assumia o investimento nas acessibilidades em zonas carenciadas e de baixa densidade, através da isenção do pagamento de portagens. Esse instrumento justificava-se inteiramente pelos seus impactos sociais, económicos e territoriais, particularmente nas regiões em que não há, ou são muito escassos os transportes públicos coletivos e individuais.

A aplicação do princípio do «utilizador-pagador» em quase todo o País foi feito de forma cega, por critérios economicistas, incluindo nas concessões SCUT e outras que nunca o foram. Enquadram-se nesta situação os troços da A24 entre Viseu e Chaves e com ligações à fronteira com a Espanha. O Governo PSD/CDS desculpou-se com a *troika*, o Governo PS com a situação financeira do País, agora as desculpas não têm qualquer fundamento, considerando a evolução positiva da economia do País. O que sucede é que PS, PSD e CDS não têm tido coragem para afrontar os poderosos e obscuros interesses financeiros e económicos outorgados às concessionárias privadas.

A introdução de portagens na A24 agravou de forma muito substancial as dificuldades sociais e económicas das populações, já de si fortemente penalizadas pelos custos da interioridade. Por outro lado, não solucionou nenhuns problemas de índole financeira. Nesta conformidade, as populações dessas regiões têm sido fortemente discriminadas pela aplicação e manutenção de portagens da responsabilidade dos anteriores Governos PSD/CDS e PS.

A A24 é uma autoestrada que serve principalmente 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 de transportes públicos são praticamente inexistentes. Com a implementação de portagens na A24 verificou-se 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. São zonas que sofreram muito com o desemprego, precariedade e exclusão social e as portagens agravaram as dificuldades económicas e sociais. 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 A24, com destaque para o aumento da sinistralidade rodoviária nas vias secundárias.

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. Só os encargos com as parcerias público-privadas rodoviárias representam 70% do total dos encargos com todas as PPP – rodoviárias, ferroviárias, saúde e segurança. Nestas quatro áreas, neste ano de 2019, as PPP irão representar encargos líquidos de 1682 milhões de euros (0,8% do PIB). As PPP rodoviárias serão responsáveis por pagamentos às concessionárias no montante de 1518 milhões, em que os encargos líquidos atingirão 1180 milhões de euros.

Também é preciso recordar que 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. Assim sendo, o Bloco de Esquerda já apresentou na Assembleia da República diversas propostas contra as portagens, durante os Governos PSD/CDS e PS, as quais foram chumbadas por uma maioria negativa de Deputadas e Deputados destas três forças políticas.

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 os distritos de Viseu e Vila Real.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República adote a seguinte resolução:

A Assembleia da República recomenda ao Governo que promova a coesão territorial nos distritos de Viseu e Vila Real, eliminando as portagens na A24.

Assembleia da República, 18 de novembro de 2019.

As Deputadas e os Deputados do BE: João Vasconcelos — Pedro Filipe Soares — Jorge Costa — Mariana Mortágua — Isabel Pires — José Moura Soeiro — Sandra Cunha — Beatriz Gomes Dias — Maria Manuel Rola — Joana Mortágua — José Manuel Pureza — Luís Monteiro — Moisés Ferreira — Alexandra Vieira — Fabíola Cardoso — Nelson Peralta — Ricardo Vicente — José Maria Cardoso — Catarina Martins.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 63/XIV/1.^a

RECOMENDA AO GOVERNO A PROMOÇÃO DA COESÃO TERRITORIAL NOS DISTRITOS DE AVEIRO, VISEU E GUARDA ELIMINANDO AS PORTAGENS NA A25

No dia 8 de dezembro de 2019 passam 8 anos sobre a introdução de portagens na A25 pelo Governo do PSD/CDS, com o apoio do PS. Tratou-se de uma medida errada e muito injusta e que só tem prejudicado as regiões do interior, como os distritos de Aveiro, Viseu e Guarda. São os utentes, as populações e as empresas dessas zonas que viram as suas dificuldades aumentar. A interioridade, as desigualdades, as assimetrias em vez de diminuir, agravaram-se.

O regime de portagem conhecido como sem custos para o utilizador (SCUT) e criado pelo Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro, tinha como finalidade «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 nessas vias justificava-se pela necessidade de compensar as regiões do interior do País com medidas de discriminação positiva face às desigualdades e assimetrias regionais existentes.

As vias sem custos para o utilizador funcionavam como um instrumento de solidariedade e de desenvolvimento sustentável em que o Estado assumia o investimento nas acessibilidades em zonas carenciadas e de baixa densidade, através da isenção do pagamento de portagens. Esse instrumento justificava-se inteiramente pelos seus impactos sociais, económicos e territoriais, particularmente nas regiões em que não há, ou são muito escassos os transportes públicos coletivos e individuais.

A aplicação do princípio do utilizador-pagador em quase todo o País foi feita de forma cega, por critérios economicistas, incluindo nas concessões SCUT e outras que nunca o foram. Enquadram-se nesta situação os troços da A25 que liga Aveiro a Vilar Formoso, com ligação à fronteira espanhola. O Governo PSD/CDS desculpou-se com a *troika*, o governo PS com a situação financeira do País, agora as desculpas não têm qualquer fundamento, considerando a evolução positiva da economia do País. O que sucede é que PS, PSD e CDS não têm tido coragem para afrontar os poderosos e obscuros interesses financeiros e económicos outorgados às concessionárias privadas.

A introdução de portagens na A25 agravou de forma muito substancial as dificuldades sociais e económicas das populações, já de si fortemente penalizadas pelos custos da interioridade. Por outro lado, não solucionou nenhuns problemas de índole financeira. Desta forma, as populações dessas regiões têm sido fortemente discriminadas pela aplicação e manutenção de portagens da responsabilidade dos anteriores Governos PSD/CDS e PS.

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.

Na vertente económica, a introdução de portagens na A25 também se revelou muito injusto e penalizador para populações e empresas dos distritos atingidos. São zonas que sofreram muito com o desemprego, precariedade e exclusão social e as portagens agravaram as dificuldades económicas e sociais. 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, com destaque para o aumento da sinistralidade rodoviária nas EN16 e EN17.

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. Só os encargos com as parcerias público-privadas rodoviárias representam 70% do total dos encargos com todas as PPP – rodoviárias, ferroviárias, saúde e segurança. Nestas quatro áreas, neste ano de 2019, as PPP irão representar encargos líquidos de 1682 milhões de euros (0,8% do PIB). As PPP rodoviárias serão responsáveis por pagamentos às concessionárias no montante de 1518 milhões, em que os encargos líquidos atingirão 1180 milhões de euros.

Também é preciso recordar que 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 A25, 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, durante os Governos PSD/CDS e PS, as quais foram chumbadas por uma maioria negativa de Deputadas e Deputados destas três forças políticas.

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 os Distritos de Aveiro, Viseu e Guarda.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República adote a seguinte resolução:

A Assembleia da República recomenda ao Governo que promova a coesão territorial nos distritos de Aveiro, Viseu e Guarda, eliminando as portagens na A25.

Assembleia da República, 18 de novembro de 2019.

As Deputadas e os Deputados do BE: João Vasconcelos — Pedro Filipe Soares — Jorge Costa — Mariana Mortágua — Isabel Pires — José Moura Soeiro — Sandra Cunha — Beatriz Gomes Dias — Maria Manuel Rola — Joana Mortágua — José Manuel Pureza — Luís Monteiro — Moisés Ferreira — Alexandra Vieira — Fabíola Cardoso — Nelson Peralta — Ricardo Vicente — José Maria Cardoso — Catarina Martins.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 64/XIV/1.ª
CONCESSÃO DE HONRAS DO PANTEÃO NACIONAL A ARISTIDES DE SOUSA MENDES

Aristides de Sousa Mendes, enquanto figura heroica da memória portuguesa, é património nacional. Legado ético de todas e todos, é uma herança da sociedade civil e, sobretudo, um exemplo virtuoso para as gerações vindouras.

Aristides de Sousa Mendes priorizou a consciência ética sobre os ditames da lei de um estado fascista. Nesse gesto, de dissidência, salvou milhares de vidas da morte por decreto, da perseguição, e da cultura de violência do regime nazi. Pagou, por isto, um preço elevadíssimo, tendo morrido na miséria. Uma injustiça só parcialmente retificada pelo estado democrático que, no artigo 21.º da Constituição da República Portuguesa, consagra o direito de resistência.

Aquilo que legitima a heroicidade é a contemporaneidade da mesma. A vivificação dos havidos atos, que assim permite aos heróis «da lei da morte libertarem-se», isto é, obter a imortalidade através do reconhecimento dos seus valores, gestos e atitudes. Certas *imagens do passado* que interrompem o presente são irrecuperáveis se este presente não se sentir por elas visado, lembra-nos o filósofo Walter Benjamin, também ele vítima do nazismo. Por estas razões, e justamente em 1940, ano do gesto humanista e humanitário de Aristides de Sousa Mendes, Benjamin, nas suas *Teses Sobre o Conceito de História*, aconselhava-nos a que nos apoderássemos das «memórias que relampejam em momentos de perigo», porque até «os mortos não estão a salvo se o inimigo vencer».

Aristides de Sousa Mendes nasceu em Cabanas de Viriato a 19 de julho de 1885 e faleceu em Lisboa a 3 de abril de 1954. Reconhecido diplomata, desempenhava funções de cônsul em Bordéus quando se inicia a Segunda Guerra Mundial. É aí que se encontra quando as tropas de Adolf Hitler avançam rapidamente sobre a França e é aí que desobedecerá a António de Oliveira Salazar e à sua Circular 14, datada de novembro de 1939, que ordenava aos cônsules portugueses que recusassem conferir vistos às seguintes categorias de pessoas: «estrangeiros de nacionalidade indefinida, contestada ou em litígio; os apátridas; os judeus, quer tenham sido expulsos do seu país de origem ou do país de onde são cidadãos».

É então em 1940 que dezenas de milhares de refugiados fogem do avanço nazi, dirigindo-se a Bordéus. Muitos deles afluem ao consulado português desejando obter um visto de entrada em Portugal e onde Sousa Mendes distribuiria vistos sem parcimónia.

A 8 de julho de 1940 Aristides encontra-se regressado a Portugal. Será punido pelo Governo de Salazar, que priva Sousa Mendes, pai de família numerosa, do seu emprego diplomático por um ano, diminui em metade o seu salário, antes mesmo de o reformar compulsivamente.

Em 1966, o Memorial do Holocausto, em Jerusalém, presta-lhe homenagem, atribuindo-lhe o título de *Justo entre as nações*. Já em 1961, haviam sido plantadas vinte árvores em sua memória nos terrenos do referido museu. Apesar do reconhecimento internacional – inclusive recentemente pela UNESCO, que aprovou o *Livro de Registo de Vistos Concedidos* como «Memória do Mundo» – o regime democrático tem sido moroso na reabilitação de Aristides de Sousa Mendes e não sem controvérsia.

Em 1986, Mário Soares condecorou-o, a título póstumo, com o grau de Oficial da Ordem da Liberdade e, no ano seguinte, a família recebe desculpas públicas. Em 1994, Mário Soares inauguraria um busto em homenagem a Aristides, bem como uma placa comemorativa no endereço do consulado de Portugal em Bordéus. No ano seguinte, foi agraciado, também por Mário Soares, com a Grã-Cruz da Ordem Militar de Cristo. Em 1998, no seguimento do processo de reabilitação oficial da memória de Aristides de Sousa Mendes no Ministério dos Negócios Estrangeiros, foi condecorado com a Cruz de Mérito pela sua ação em Bordéus. Marcelo Rebelo de Sousa, em 2016, elevá-la-ia a Grã-Cruz da Ordem da Liberdade.

Conceder a Aristides de Sousa Mendes honras do panteão é reconhecer oficialmente uma referência ética e cívica para todas e todos. É, pois, imperativo que o Estado português reconheça Aristides de Sousa Mendes através da sua panteonização para que o possamos também reconhecer em cada um de nós.

Tendo em conta o exposto, e no sentido de se repor a justiça em relação a um cidadão português que se distinguiu não só no exercício de um alto cargo público mas, precisamente, na defesa dos valores da civilização, em prol da dignificação da pessoa humana e da causa da liberdade, a Deputada abaixo assinada apresenta, nos termos da Lei n.º 28/2000, de 29 de novembro, e do Regimento, o seguinte projeto de

resolução:

1 – Homenagear e perpetuar a memória de Aristides de Sousa Mendes, enquanto homem que desafiou a ideologia fascista, evocando o seu exemplo na defesa dos valores da liberdade e dignidade da pessoa humana, concedendo-lhe as Honras do Panteão.

2 – Constituir um grupo de trabalho, composto por um representante de cada grupo parlamentar, DURP e demais entidades públicas envolvidas, encarregado de escolher a data, definir e executar o programa de panteonização de Aristides de Sousa Mendes.

Assembleia da República, 15 de novembro de 2019.

A Deputada do Livre, Joacine Katar Moreira.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 65/XIV/1.^a
PELA ABOLIÇÃO DAS PORTAGENS NA A28 – AUTOESTRADA DO NORTE LITORAL

A A28 – Autoestrada do Norte Litoral – constitui-se como o eixo estrutural da região Norte Litoral, ligando o Porto a Vilar de Mouros e atravessa os concelhos de Matosinhos, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Esposende, Viana do Castelo e Caminha, nos distritos de Porto, Braga e Viana do Castelo.

Até meados da década de 2000, esta rodovia não era considerada uma autoestrada mas, sim, uma via rápida com perfil transversal de autoestrada, estando numerada como IC1 em todos os troços que então já estavam em funcionamento. Os troços mais antigos resultam do aproveitamento de estradas preexistentes. Entre os nós de Modivas e Póvoa de Varzim norte resulta da duplicação da variante à EN13, construída em 1985 com perfil de via rápida com uma via em cada sentido de circulação.

A concessão começa em Matosinhos e termina em Vilar de Mouros. A A28 está articulada com várias zonas industriais dos municípios que atravessa, por ter sido construída como via rápida, parte do IC1, construído no início da década de 1990 para servir de alternativa à N13, estrada já então congestionada e urbanizada em grande parte do seu percurso.

Devido ao seu perfil foi classificada como autoestrada e integrada na rede nacional, tendo para isso sido realizadas algumas melhorias de asfalto; foi concessionada à então Euroscut Norte (atual Autoestrada do Norte Litoral) e passou a regime SCUT, apesar de não ter sido construída neste regime.

Em outubro de 2006, o Primeiro-Ministro José Sócrates anunciou o fim da concessão sem custos para o utilizador, o que levou à criação de diversas associações de utilizadores que desde então têm protestado frequentemente contra a implementação de portagens. A A28 foi uma das autoestradas que a 15 de outubro de 2010 passou a ser taxada através de portagem eletrónica entre Matosinhos e Viana do Castelo.

Passados nove anos sobre a introdução das portagens, vários são os motivos para que a A28 recupere o seu estatuto de SCUT, ou seja, sem custos para o utilizador.

Desde logo porque esta ex-SCUT entre Viana do Castelo e Porto deveria ter merecido a mesma discriminação positiva que o Governo anunciou naquela data para as autoestradas do interior e sem vias alternativas. E isto porque, embora o distrito de Viana do Castelo seja um distrito litoral, os seus índices de desenvolvimento são comparáveis aos distritos do interior, objeto da referida discriminação positiva. A isso acresce que, após a entrada em funcionamento da A28, a EN13 foi progressivamente adaptada para trânsito local, fazendo atualmente parte da área urbana de muitas localidades no seu trajeto pelo que em diversos troços a velocidade é limitada, o trânsito controlado por semáforos e, inclusivamente, na ponte de Fão o trânsito é interdito a veículos pesados. Tendo isto em conta, a EN13 não se constitui, de todo, como uma verdadeira alternativa à A28.

Depois porque se verifica que a aplicação de portagens tem castigado e prejudicado este território de Viana

do Castelo e todo o Alto Minho, pois, foram inúmeros os problemas e constrangimentos criados com a implementação desta medida em 2010 e que constituíram um forte entrave à competitividade da região tendo-se ainda constituído como um fator prejudicial para as relações transfronteiriças da mesma.

Por outro lado, o custo resultante das portagens, quer para os cidadãos quer para as empresas, é uma realidade em muitos casos incomportável, tendo originado o encerramento e a deslocalização de empresas para outras regiões, nomeadamente para a área do grande Porto.

Esses custos tiveram consequências particularmente graves para Viana do Castelo, pois o comércio local perdeu 49,5%, a hotelaria 57% do seu negócio. Perderam-se quadros técnicos, que se deslocavam de outros territórios, que deixaram de dar o seu contributo nas empresas locais, perderam-se médicos que deixaram o hospital de Viana do Castelo, devido aos elevados custos com deslocações.

Um estudo levado a cabo em outubro de 2015 pelas Infraestruturas de Portugal, revelou que a receita total dos primeiros cinco anos de vigência da cobrança de portagens fora de aproximadamente 420 milhões de euros, receita esta que não terá compensado os custos diretos e indiretos da medida. A título de exemplo um dos muitos efeitos perversos da medida foi o do aumento de tráfego na ordem de 30 a 40% nas estradas nacionais circundantes, com o conseqüente aumento dos gastos de combustíveis, dos níveis de poluição, o desgaste das estradas nacionais e a sinistralidade rodoviária.

Estes custos não terão sido compensados pela receita obtida com as portagens pois que foi inegável a diminuição de tráfego em todas as ex-SCUT, particularmente na A28, que foi, na ordem de 35%. A isto acresceu uma perda significativa da utilização do aeroporto Sá Carneiro por parte dos vizinhos galegos, cuja redução foi superior a 50%.

Finalmente os portugueses pagam mais do que o suficiente de impostos, diretos e indiretos, para poderem circular, sem pagar, em estradas para as quais não existem, sequer, alternativas minimamente praticáveis. Acresce que esta autoestrada não passa, em grande parte, de uma composição feita de antigos troços de estradas mais antigas encontrando-se, já, plenamente amortizada. É de uma flagrante injustiça que os portugueses, para além de esmagados por impostos, tenham ainda de ser as vítimas indefesas de mais um dos florescentes negócios do Estado.

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que proceda à imediata abolição de portagens na A28.

Assembleia da República, 14 de novembro de 2019.

O Deputado do Chega, André Ventura.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 66/XIV/1.ª

CONTRATAÇÃO DE MAIS PROFISSIONAIS PARA O SERVIÇO NACIONAL DE EDUCAÇÃO, COM ESPECIAL INCIDÊNCIA NO PESSOAL NÃO DOCENTE

O sistema nacional de educação deve indiscutivelmente ser a força motriz da formação dos alunos de hoje que serão os cidadãos de amanhã e dentro das funções que lhe estão confiadas, deve mesmo procurar não só passar os conhecimentos adequados para o desenvolvimento pessoal e intelectual de cada aluno dentro da sala de aula, bem como garantir o devido acompanhamento e cuidado fora dela.

Desta forma, além do professor, baluarte imprescindível no transmitir do conhecimento e no alcançar das metas acima mencionadas, torna-se necessário dotar os estabelecimentos de ensino do suficiente pessoal não docente, capaz de garantir o normal decorrer dos trabalhos escolares, quer no controlo e vigilância dos espaços exteriores e de lazer, na limpeza e manutenção das instalações ou até no apoio técnico aos professores auxiliando-os nas valências consideradas adequadas e imprescindíveis.

Nas escolas portuguesas, fruto em primeiro lugar dos efeitos de uma crise que em grande medida resultou do desgoverno de um partido, que já por várias ocasiões nos levou à bancarrota, a par de uma clara desvalorização do sistema nacional de ensino, verifica-se um notório desfasamento entre o rácio de alunos matriculados em cada estabelecimento de ensino e o número de funcionários que o mesmo tem nos seus quadros.

Independentemente do ciclo de estudos a que nos dirijamos, este é um paradigma comum a todos eles, o que resulta na completa incapacidade física em se conseguir responder às exigências dos novos tempos, mas que sobretudo conduz ao esgotamento de todos quantos diária, sofrida mas dedicadamente, mesmo quando os salários não são aqueles que o seu esforço mereceria, e a desvalorização da tutela total e absoluta, dão tudo de si para que nada falte e falhe nas escolas portuguesas.

No entanto, não mais se pode admitir que este cenário se mantenha inalterado. A par de um número de funcionários insuficientes para garantir o normal funcionamento dos trabalhos, assistimos no nosso País à aplicação de uma manta de retalhos em que o pessoal não docente das escolas portuguesas é literalmente «pau para toda a obra». Tão depressa se pede ao vigilante que faça limpeza, como à contínua que limpe as ervas dos espaços verdes das escolas.

Não vale a pena o Executivo bem como as direções das escolas por si mandatadas para tais comportamentos virem desmentir que o mesmo suceda, pois os exemplos e os casos em que os funcionários começam já a dar sinais de saturação total são por demais evidentes para todos continuarmos a assobiar para o lado como se nada se passasse.

Acresce ainda que em várias zonas do País em que proliferam que nem cogumelos os chamados «centros escolares», programa faraónico uma vez mais patrocinado pelo partido que nos conduziu à desgraça orçamental em que estamos e da qual não nos conseguimos, nem conseguiremos, livrar nas próximas décadas, se aglomeraram no mesmo estabelecimento ou nas imediações entre este e outros alunos das mais variadas idades, nível de estudos e maturidade, o que uma vez mais, sem assegurar o rácio de funcionários necessários a tal realidade, se veio a demonstrar uma total calamidade pública.

O Chega não pode compactuar com um regime que tudo exige ao cidadão comum, mas a quem não dá em contrapartida as condições necessárias para que sinta que vale a pena lutar pelas instituições.

O Chega não pode compactuar com um sistema nacional de educação em que mais que se fazer ouvidos mocos às queixas e necessidades dos seus funcionários, se lhes indique muitas vezes que mais vale estar calado e tudo aguentar assim, a existirem queixas que, mais do que não serem atendidas, podem muitas vezes desaguar em situações em que os funcionários existentes, já muitos esgotados, são ainda assim alvo de ostracização dos seus superiores.

O Chega considera assim imperioso, e por isso desta forma o vem fazer, recomendar ao Governo que promova as condições necessárias para contratar mais pessoal não docente para as escolas portuguesas a fim de aliviar a pressão que sobre os hoje existentes se verifica, dignificando assim as suas funções e a função de todo o sistema nacional de educação. E que fique bem expresso que se há dinheiro para que em Portugal exista um governo com cerca de setenta membros, que naturalmente se desdobrará numa imensidão de pessoal de gabinete, motoristas e toda uma vasta panóplia de colaboradores, urge então, repor a justiça necessária para o desenvolvimento do nosso País, vindo o Chega recomendar ao Governo que agilize no sentido de serem contratados mais profissionais para o serviço nacional de educação, com especial incidência no pessoal não docente.

Palácio de São Bento, 18 de novembro de 2019.

O Deputado do Chega, André Ventura.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 67/XIV/1.^a
RECOMENDA AO GOVERNO A REORGANIZAÇÃO E REFORÇO DOS EFETIVOS DAS FORÇAS DE
SEGURANÇA

É lamentável o estado em que o Estado colocou as nossas forças de segurança, independentemente de estarmos a falar de efetivos ou dos meios à sua disposição colocados, para conseguirem responder às funções que lhes estão confiadas. Desde 1974, as forças de segurança portuguesas têm vindo a ser constante e flagrantemente esquecidas e desvalorizadas pela tutela, atitude inadmissível para quem, com a sua própria vida, defende a de todos os seus restantes concidadãos.

Por este País fora, imensas são as esquadras que não dispõem do número de agentes necessários para cobrir todo o território que compõe a sua suposta área de intervenção, o que naturalmente terminará sempre numa ineficiência e incapacidade de assegurar o escrupuloso cumprimento da lei e a segurança das populações como seria de esperar.

Por outro lado, não fosse já este problema real e completamente inaceitável numa sociedade moderna como a nossa, além dos efetivos muitas vezes insuficientes, poucos são os meios fornecidos aos destacamentos para poderem exercer as suas funções e os que o são, como disso são o maior exemplo, as viaturas de serviço, ou estão já completamente obsoletos ou não funcionam. Não estão, desta forma reunidos, os mínimos de dignidade e segurança para que as nossas forças de segurança possam realizar os seus deveres profissionais como todos os cidadãos gostariam que pudesse, e como o Estado lhes exige que façam, ainda que em contrapartida não lhes dê condições adequadas a que tal aconteça.

Não é possível termos um País onde proliferam esquadras em que chove no seu interior. Não é admissível termos para uma área territorial de várias freguesias apenas dois elementos de serviço em cada esquadra, como tantas vezes se verifica, o que, pela obrigatoriedade de esta nunca poder estar vazia, faz com que simplesmente não exista qualquer possibilidade de operar no terreno. Um número cada vez maior de esquadras que encerram das 20 horas às 8 horas ou até das 16 horas às 8 horas, por falta de efetivos.

Não é admissível que um qualquer agente da autoridade ao ser chamado a desempenhar a sua função não tenha no seu posto uma viatura em condições para assegurar que o consiga fazer.

As nossas forças de segurança são homens e mulheres de carne e osso, homens e mulheres com família, família essa que todos os dias de manhã deles se despedem com a preocupação de não saberem se ao fim do dia os terão de novo no seu seio em perfeitas condições de saúde e segurança. Homens e mulheres que tal como qualquer cidadão também sentem o medo da incerteza do desfecho das situações em que se têm de envolver.

Mas são também homens e mulheres que, pese embora sintam tudo isto, não podem nunca recuar ao medo ou à incerteza. Não o podem fazer, primeiro porque não são feitos da massa dos fracos mas, sobretudo, porque a tutela não lhes admite que o mesmo aconteça.

A somar a tudo isto, verifica-se ainda no nosso País uma clara desvalorização de certos quadrantes sociais face às nossas forças de segurança, muitas vezes motivados pela simples ausência de carácter e de urbanidade a todos exigível, mas noutros também impulsionada pela clara noção que os grupos problemáticos, delinquentes ou criminosos têm, de que quem nos guarda e protege não tem a liberdade de movimentos e condições necessárias para que tal aconteça como desejado.

Não é este o Estado que os portugueses querem, não é este o Estado que os portugueses merecem, e sobretudo não é para este Estado que os portugueses tanto pagam.

É imperioso que o Estado revalorize as suas forças de segurança como nunca deveria ter deixado de o fazer, dotando-as das valências suficientes para poderem operar em perfeitas condições. Para tal, a primeira condição que o Estado tem de assegurar é o de que o número de agentes disponíveis pelos postos de todo o País seja condizente com as necessidades apresentadas pelas zonas do território em que se encontrem.

Os governos ou, melhor, os sucessivos governos dos últimos anos têm vindo todos a abandonar as forças de segurança do nosso País ao completo esquecimento, delas só se lembrando em época de eleições ou quando é útil fazer um qualquer elogio público por mero protocolo.

Não é esse o tratamento que as nossas forças de segurança merecem e o Chega não compactuará com ele.

Desta forma recomenda o Chega ao Governo, que promova uma reorganização dos efetivos das forças de

segurança, atendendo à especificidade dos locais onde se encontrem destacados, reforçando os efetivos sempre que necessário, mesmo que para tal tenha que proceder ao treino e à contratação de mais efetivos para suprir as lacunas existentes.

Palácio São Bento, 18 de novembro de 2019.

O Deputado do Chega, André Ventura.

**PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 68/XIV/1.^a
PELA ABOLIÇÃO DAS PORTAGENS NA VIA DO INFANTE**

Exposição de motivos

A introdução de portagens na Via do Infante, constituiu uma medida profundamente lesiva dos interesses do Algarve, dos algarvios e dos milhões de pessoas que se deslocam a esta região. Ao longo destes anos que decorreram desde a sua introdução os efeitos negativos não deixaram de se fazer sentir. Quando se teme, como agora, que uma crise internacional venha uma vez mais abalar os frágeis alicerces da nossa economia que maioritariamente se encontram no sector do turismo e, dentro deste sector, no Algarve, importa a preparação atempada de medidas que possam minorar os efeitos dessa previsível crise.

Isso é tanto mais relevante porquanto no quadro da economia inter-regional, a Via do Infante tem um impacto que ultrapassa o âmbito da região. Espinha dorsal do distrito de Faro, esta via articula as ligações Norte-Sul Nacionais do IP1 (A2) com a ligação a Espanha pela Andaluzia (A49).

Acresce que a Via do Infante não tem alternativas válidas. A EN125 na generalidade do seu traçado é uma artéria urbana, com rotundas, cruzamentos, semáforos e passadeiras de peões, não tem características adequadas ao tráfego.

Importa finalmente, e muito, ter na devida conta que a maior parte do financiamento, no valor de 132,9 milhões de euros, foi disponibilizada entre 1990 e 1993, durante o Quadro Comunitário de Apoio (QCA I), sendo que apenas o troço entre Guia e Alcantarilha foi financiado no período compreendido entre 2000 e 2006, no valor de 9,1 milhões de euros.

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que proceda à imediata abolição de portagens na Via do Infante.

Assembleia da República, 14 de novembro de 2019.

O Deputado do Chega, André Ventura.