



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

Relatório Final

Petição n.º 158/XII/1.ª

1º Peticionário:

José Manuel Duarte
Vasconcelos

N.º de assinaturas:

13.000

Relator:

Paulo Cavaleiro

Assunto: Solicitam à Assembleia da República a suspensão das portagens na A22/Via do Infante de Sagres



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

ÍNDICE

I – Nota Prévia

II – Objeto da Petição

III – Análise da Petição

IV – Diligências efetuadas pela Comissão

V – Opinião do Relator

VI - Conclusões e Parecer



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

I – Nota Prévia

A presente petição, cujo primeiro subscritor é José Manuel Duarte Vasconcelos, e apresentava inicialmente 5.310 assinaturas, deu entrada Assembleia da República em 4 de julho de 2012 e a 11 baixou à Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas (6ª Comissão), por despacho da Senhora PAR, aumentando para 13.000 aquando da audição dos peticionários.

II – Objeto da Petição

1. Os peticionários solicitam que a Assembleia da República suspenda de imediato a cobrança de portagens na A22/Via do Infante de Sagres e que a Assembleia da República discuta esta matéria e proponha ao Governo a correção da orientação que assumiu neste domínio, argumentando que a decisão política de introdução de portagens naquela via constitui um erro grave para o desenvolvimento económico e social do Algarve e que foi tomada ao arrepio da vontade maioritária do Algarve.
2. Recordam ainda que a A22 foi construída como alternativa à EN 125, que apresenta uma grande sinistralidade e mortalidade, fora do modelo de financiamento SCUT, pois mais de dois terços foram pagos pelos fundos comunitários.
3. Alertam para as consequências da introdução das portagens naquela via: deslocação em massa de tráfego rodoviário para a EN125, com crescendo de dificuldades na mobilidade das populações, aumento dos riscos de acidentes rodoviários e de mortes nas estradas algarvias; degradação acelerada da qualidade de vida de todos os algarvios; estrangulamento da vida económica e social do Algarve; detioração das condições de atratividade turística da região.

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

III – Análise da Petição

1. O objeto da petição encontra-se especificado, o texto é legível e os subscritores estão corretamente identificados, estando reunidos os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9.º e 17.º da Lei n.º 43/90, de 10 de agosto - Exercício do Direito de Petição -, na redação dada pelas Leis n.os 6/93, de 1 de março, 15/2003, de 4 de junho e 45/2007, de 24 de Agosto.

2. Há diversos projetos de resolução relacionados com o mesmo tema, da autoria dos grupos parlamentares do BE e do PCP, recomendando a suspensão e a abolição das portagens na Via do Infante, rejeitados com os votos do PS, PSD e CDS-PP, bem como um projeto de Lei da autoria do BE determinando a isenção de portagens naquela via, o qual foi rejeitado com os votos da maioria.

3. A presente petição cumpre os requisitos legais para a audição obrigatória dos peticionários (artigo 21.º da Lei do Exercício do Direito de Petição), de publicação em DAR (artigo 26.º da mesma lei) e de apreciação no Plenário (artigo 24.º da mesma lei).

IV – Diligências efetuadas pela Comissão

1. Considerando o objeto e a temática da petição, foram feitas diligências no sentido de ouvir em audiência os peticionários e solicitadas informações ao Ministério da Economia e do Emprego.

Audição dos peticionários

2. Os peticionários foram ouvidos dia 10 de outubro de 2012, tendo estado presentes na audição os deputados Paulo Cavaleiro (PSD), relator, e Paulo Sá (PCP).

Os peticionários expressaram a sua visão sobre esta matéria e reiteraram os termos em que foi elaborada a petição.

Alegaram que os prejuízos provocados pela introdução de portagens levaram à redução do número de turistas em 20%, e estão a contribuir para a crise



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

aumentando o desemprego e condicionando as deslocações das empresas da região algarvia.

Informaram que as obras na EN125 estavam paradas e não se sabia quando os trabalhos seriam retomados, considerando de qualquer forma não constituírem alternativa.

Usou da palavra o deputado do PCP para afirmar que a atual redução de 15% não resolve o problema e que a resolução passa no entender daquele Grupo Parlamentar pela *«renegociação do contrato com a concessionária, reduzindo a taxa de rendibilidade interna da concessionária para valores aceitáveis e transferindo para ela algum risco de exploração»* e dar conta das iniciativas relacionadas que empreenderam.

Finalmente, o relator agradeceu aos peticionários e informou-os de que, com a brevidade possível, apresentaria o relatório final da petição, para ser apreciado na Comissão de Economia e Obras Públicas, sendo, a seu devido tempo, apreciada pelo Plenário da Assembleia da República.

Pedido enviado ao Ministério da Economia e do Emprego

Em 25 de Julho de 2012, foi remetido ao Gabinete da Sr.^a secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade um pedido de diligenciar no sentido de obter junto do Gabinete do Senhor Ministro da Economia e do Emprego informação adicional sobre esta matéria, o qual foi reiterado a 3 de Outubro de 2012, cuja resposta chegou a 4 de Junho de 2013, com os seguintes destaques:

«A introdução de portagens em autoestradas onde se encontrava instituído o regime sem custos para o utilizador (SCUT) teve início com a publicação do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de Junho, complementado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2010, de 22 de Setembro, e pela Portaria n.º 1033-A/2010, de 6 de Outubro. Os referidos normativos sujeitaram ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, nos termos do regime legal e contratual aplicável à concessão em que se

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

integram, determinados lanços e sublanços das concessões SCUT Costa de Prata, do Grande Porto e do Norte Litoral.

Na linha do que ocorreu com estas concessões e tal como previsto no Programa do XIX Governo Constitucional, o Governo tomou a decisão de estender o regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores às concessões SCUT do Algarve, da Beira Interior, do Interior Norte e da Beira Litoral/Beira Alta, por entender que os princípios da universalidade e do utilizador pagador garantem uma maior equidade e justiça social, bem como permitem um incremento das verbas obtidas com a exploração das infraestruturas rodoviárias.

Os Peticionários sustentam que a A22 não é uma autoestrada, o que inviabilizaria a introdução de portagens. Para tanto, divagam sobre considerações técnicas pretendendo com isso demonstrar que a citada via não tem perfil de autoestrada. No entanto, sem razão,

O artigo 5.º do Plano Rodoviário Nacional, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, com a última redação dada pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto define como autoestradas as vias especificamente projetadas e construídas para o tráfego motorizado, que disponham de faixas de rodagem distintas para os dois sentidos de tráfego, as quais serão separadas uma da outra por uma zona central não destinada ao tráfego ou, excecionalmente, por outros dispositivos, que não tenham cruzamentos de nível com qualquer outra estrada, via férrea ou via de elétricos ou caminho de pé posto, e que estejam especialmente sinalizadas como autoestradas.

Para além do Plano Rodoviário Nacional (Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho) classificar a A22 como autoestrada, também já esta classificação é feita no Decreto-Lei n.º 267/97 (art.º 2.º n.º 1 alínea c) – diploma que estabelece o regime dos concursos para as concessões SCUT – e ainda, no Decreto-Lei n.º 55-A/2000, de 14 de Abril, diploma que aprovou as bases do contrato de Concessão da SCUT do Algarve (A22), onde também se classificou esta via como autoestrada.

Impugna-se ainda o alegado pelos Peticionários quanto à questão de mais de dois terços da construção da A22 ter sido financiada por fundos comunitários e, por via disso, considerarem que se deveria fazer distinção entre os troços construídos com fundos comunitários e os troços construídos com investimento suportado pelos impostos cobrados a todos os contribuintes.

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

No entanto, o sistema de portagens foi implementado devido à necessidade de alteração do modelo de gestão e de financiamento do sector das infraestruturas rodoviárias. Neste modelo estão em causa, não só os custos da construção das vias, mas também os custos associados à sua exploração, manutenção e conservação, que já não são cobertos pelo invocado financiamento comunitário.

Assim, a introdução de portagens na A22 apresenta-se como uma medida que pretende minimizar o impacto desses custos associados à exploração, manutenção e conservação desta via, e não apenas, como pretendem fazer crer os Peticionários, para efeitos de compensação dos custos associados à sua construção – onde nalguns troços foram utilizados fundos comunitários.

Por outro lado, deve ter-se também em linha de conta o custo de oportunidade da construção desta autoestrada, na medida em que os fundos comunitários tendo sido utilizados para a construção desta via, não puderam ser utilizados na construção de outra. Neste sentido, importa ter em consideração o custo associado ao benefício obtido por esta região, em detrimento de outras, que não beneficiaram da infraestrutura construída com utilização destes fundos comunitários. Deste modo, justifica-se serem os utilizadores desta via a suportar uma parte dos custos da sua exploração, manutenção e conservação, e não todos os contribuintes na totalidade dos custos.

Pelo exposto, mais uma vez se invocam os princípios da universalidade e do utilizador pagador, como garantia de uma maior equidade e justiça social como princípios basilares e norteadores da implementação da cobrança de portagens nas SCUT, designadamente na A22.»

Por outro lado, cumpre acrescentar alguns dados igualmente relevantes para a apreciação da matéria em questão:

Conforme portaria do Governo, entrou em vigor a 1 de Outubro de 2012, um «novo regime de descontos e/ou taxas de portagem reduzidas para as autoestradas anteriormente sujeitas ao regime sem custos para o utilizador, que assegure a mitigação do impacto associado à introdução da cobrança de taxas de portagens nas regiões servidas por estas vias, em conformidade com a legislação da União Europeia aplicável», pondo fim a descontos e isenções com base no local de residência questionados. O desconto de 15% adotado torna-se acessível a todos os utilizadores destas vias, a que acrescem ainda

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

descontos especiais para o setor dos transportes de mercadorias de 10 por cento nas passagens diurnas, e de 25 por cento nas passagens noturnas.

A 1 de Março de 2013 foi celebrado acordo entre a Estradas de Portugal e a Federação de Motociclismo de Portugal, sendo alargada a aplicação do regime especial de desconto de 30% para motociclistas sobre o valor da classe 1, abrangendo agora as concessões rodoviárias com a designação de ex-SCUT onde se inclui a A22, e que já estava em prática na generalidade das auto-estradas.

Já em Maio de 2013, o governo teve oportunidade de anunciar publicamente que está a concluir as negociações com as concessionárias das ex-SCUT e que pondera apresentar legislação que permita aos concessionários cobrarem preços mais baixos nas auto-estradas, em dias de menor procura e fora das horas de ponta, bem como estabelecer uma diferenciação positiva entre as auto-estradas do interior e as do litoral do país.

VI – Opinião do Relator

O relator reserva a sua opinião para a apreciação da presente Petição em Plenário.

VII – Conclusões e Parecer

Face a tudo o que ficou exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas, emite o seguinte parecer:

1. O objeto da petição é claro e estão preenchidos os demais requisitos formais estabelecidos no artigo 9.º da Lei n.º 43/90, de 10 de agosto, e posteriores alterações, bem como pela Lei n.º 15/2003, de 4 de junho, e pela Lei n.º 45/2007 de 24 de agosto – Lei de Exercício do Direito de Petição (LDP);
2. A presente petição reuniu um total de 13.000 subscritores, pelo que cumpre os requisitos legais para a audição obrigatória dos peticionários (artigo 21.º da Lei



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

do Exercício do Direito de Petição), de publicação em DAR (artigo 26.º da mesma lei) e de apreciação no Plenário (artigo 24.º da mesma lei).

3. O presente relatório deverá ser remetido à Senhora Presidente da Assembleia da República, nos termos do n.º 8 do artigo 17.º da LPD;
4. Deve a Comissão de Economia e Obras Públicas dar conhecimento do conteúdo do presente relatório aos peticionários, de acordo com a lei do Exercício do direito de Petição.

Palácio de São Bento, em 4 de junho de 2013.

O DEPUTADO RELATOR

(Paulo Cavaleiro)

O VICE-PRESIDENTE DA COMISSÃO

(Fernando Serrasqueiro)