



Projeto de Resolução n.º 1388/XIV

Recomenda ao Governo o lançamento das obras de requalificação da EN125 e envolva os municípios no acompanhamento da gestão e manutenção da EN125

A mobilidade é um dos fatores críticos de qualidade de vida, competitividade e desenvolvimento dos territórios modernos. No Algarve, de acordo com o INE (2011), o automóvel é a escolha para 65,27% das deslocações efetuadas na região, um peso superior à média nacional (61,60%).

A esta visão regional devemos acrescentar a existência do Aeroporto Internacional, mais de oito milhões de passageiros (2019), que ao chegarem ao Algarve têm necessariamente de recorrer ao carro particular ou ao transporte automóvel uma vez que o aeroporto não está ainda ligado à ferrovia regional.

No Algarve existem dois eixos viários principais que atravessam a região longitudinalmente, a sul, a EN 125, cujo traçado remonta ao século XIX (1874), que faz a ligação entre Vila do Bispo e Vila Real de Santo António e, mais a norte, a A22, uma via rápida que faz a ligação entre Lagos e a Ponte Internacional do Guadiana, na fronteira com Espanha, e que desde dezembro de 2011 passou a via com cobrança de portagens.

A dispersão geográfica dos principais centros urbanos do Algarve, localizados maioritariamente ao longo dos 150 km da faixa litoral, o progressivo crescimento populacional e das atividades económicas, fruto do desenvolvimento da indústria do turismo, e a generalização do uso do automóvel privado, a que se soma a fraca oferta de transportes públicos, veio saturar esta via gerando imensos conflitos entre trânsito local e regional e aumentando significativamente a taxa de sinistralidade rodoviária fazendo com que a EN 125 ficasse tragicamente conhecida pela estrada da morte.

Em 2008, quando o Governo do Partido Socialista apresenta um projeto de requalificação global da EN 125, orçado em 150 milhões de euros, são identificados 36 pontos negros (troços rodoviários onde ocorreram, pelo menos, cinco acidentes com feridos no espaço de um ano). Ao todo previa-se a construção, em modelo de concessão, de 64 rotundas, seis variantes para separar o trânsito local das cidades atravessadas pela EN 125 ou efetuar ligações à EN2 em Lagos, S. Lourenço, Faro, São Brás de Alportel, Olhão e Tavira e a construção de vias de serviço nas zonas de maior ocupação comercial paralelas à estrada, com o objetivo maior de reduzir a



sinistralidade rodoviária, para além de intervenções de requalificação urbana e paisagística ao longo de toda a via.

Em 2011, o Governo PSD- CDS/PP, acabado de sair das eleições legislativas, suspende as obras da concessão Algarve Litoral, parando mesmo aquelas que já estavam em curso, como a variante Norte a Faro, anunciando uma renegociação do contrato entre o Estado e a empresa subconcessionária da EN125. Nos termos desta renegociação contratual o Estado, segundo o PSD, iria então poupar 155 milhões de euros. Na verdade, como mais tarde viria a confirmar o Tribunal de Contas, as poupanças anunciadas prendiam-se com obras a menos, desde logo, excluía-se todas as variantes que ainda não haviam sido iniciadas, e toda a requalificação do troço da EN125 entre Olhão e Vila Real de Santo António deixava de ser uma responsabilidade da concessionária passando o custo das obras para a alçada das Infraestruturas de Portugal.

Em 2019, o Tribunal de Contas viria a recusar em definitivo visto à revisão do contrato encetada pelo Governo de Passos Coelho, alegando que as alterações ao contrato inicial, fixadas pelo acordo de agosto de 2015 não defendiam o interesse público.

Para agudizar o problema a empresa concessionária anuncia que não está disponível para retomar o contrato inicial e suspende todas as operações de manutenção da Estrada Nacional 125

No meio deste intrincado novelo jurídico o XXI Governo Constitucional, reconhecendo a necessidade imperiosa e urgente de obras de reparação no piso da EN125 entre Olhão e Vila Real de Santo António, acaba por lançar, no início do verão de 2018, obras de emergência ao longo de 38 km da EN 125, entre Olhão e Vila Real de Santo António, atravessando Tavira e Castro Marim e ainda na EN 124 e EN396 de forma a repor as condições de segurança e circulação nestas vias. Estas iniciativas ocorrem enquanto prosseguem as negociações legais, agora em sede de Tribunal Arbitral, entre as Infraestruturas de Portugal e a empresa concessionária para a transferência definitiva das vias concessionadas para o Estado e o lançamento, através das Infraestruturas de Portugal, das obras de requalificação ainda em falta.

Neste aspeto, é de frisar que o atual Governo integrou a construção da variante a Olhão no âmbito do Programa de Recuperação e Resiliência e o início da execução da ligação de São Brás de Alportel à EN2 e à Via do Infante, que está apenas dependente de eventual Avaliação de Impacto Ambiental.

Esta «via sacra» de opções políticas erráticas tem prejudicado o Algarve, em particular as populações do sotavento algarvio, entre Olhão e Vila Real de Santo António, assim



como, os municípios que tinham a justa expectativa de ver diminuir o trânsito dentro das suas cidades e vilas, mas que com a suspensão das obras e a renegociação contratual de 2015 viram desaparecer as obras das variantes inicialmente previstas.

Acresce à não execução da requalificação da EN125 e à conseqüente subversão dos objetivos iniciais da concessão, que a conservação e limpeza das vias tem piorado, assim como vêm deteriorando-se os índices de sinistralidade que eram a razão primeira da necessidade de obras na EN 125.

Assim, ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, os Deputados abaixo-assinados apresentam o seguinte projeto de resolução:

Nos termos da alínea b) do artigo 156º da Constituição da República Portuguesa, a Assembleia da República resolve recomendar ao Governo:

1. Que as negociações entre as Infraestruturas de Portugal e o concessionário seja considerado matéria prioritária de forma a que as obras de requalificação em falta possam ser lançadas o mais rapidamente possível, independentemente da continuidade do processo legal em curso para a reversão total da concessão.
2. Que, no espírito do processo de descentralização e reforço do papel das regiões, avalie as formas de um envolvimento mais próximo dos municípios, no acompanhamento da gestão e manutenção da EN125, bem como, no futuro da A22, permitindo dessa forma que os municípios tenham parte ativa na definição de políticas de mobilidade de acordo com as necessidades do Algarve.

Palácio de São Bento, 5 de julho de 2021,

As Deputadas e os Deputados,

Jamila Madeira



Luis Graça

Joaquina Matos

Francisco Oliveira

Ana Passos