PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 691/XIII/2ª

DETERMINA A ELIMINAÇÃO DE PORTAGENS NA A22/VIA DO INFANTE

Exposição de motivos

No dia 8 de dezembro de 2016 passaram 5 anos sobre a introdução de portagens na A22/Via do Infante, pelo então governo do PSD/CDS e com o apoio do PS. Depois de todo este tempo, a avaliação desta medida não deixa quaisquer dúvidas sobre o grave erro cometido no Algarve - as portagens na Via do Infante só acrescentaram mais crise e tragédia numa região envolta em muitas dificuldades.

Sendo uma região que vive quase exclusivamente do turismo, o Algarve perdeu competitividade económica e social em relação à vizinha Andaluzia, com muitas dificuldades e falências de empresas e com o desemprego a crescer. A mobilidade na região regrediu cerca de 20 anos, voltando a EN125, considerada uma "rua urbana", a transformar-se numa via muito perigosa, com extensas filas de veículos e onde os acidentes de viação ocorrem com frequência, com muitas vítimas mortais e feridos graves.

A confirmar o que se afirma, temos os dados fornecidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR): no ano de 2016, ocorreram no Algarve 10.241 acidentes rodoviários (grande parte na EN125). O distrito de Faro ficou em 4.º lugar a nível nacional, apenas sendo ultrapassado por Lisboa (26.869), Porto (23.598) e Braga (10.598 acidentes).

Assim, em 2016 foram mais 751 acidentes do que em 2015 e mais 1.903 do que em 2014, com 31 vítimas mortais e 158 feridos graves, vítimas que podem aumentar após o transporte de feridos para as unidades de saúde. Trata-se de um triste e trágico recorde para a região do Algarve. Neste início de ano de 2017, entre 1 de janeiro e 21 de fevereiro, os acidentes rodoviários dispararam para 1.132 e as vítimas mortais para 7, mais 79 e mais 5 respetivamente, em relação ao mesmo período do ano passado.

Analisando com mais algum pormenor os dados, constata-se que só nos últimos três anos aconteceram no Algarve 28.089 acidentes rodoviários, com 97 mortos e 459 feridos graves. Em 5 anos de portagens na Via do Infante, registaram-se na região cerca de 46.800 acidentes, 160 vítimas mortais e 765 feridos graves, a maioria na EN125. Uma tragédia e uma espécie de "guerra não declarada" no Algarve. Não sendo todos os acidentes e vítimas devidas à introdução das portagens, o facto é que uma grande percentagem desta injustiça e arbitrariedade é das portagens que resulta.

Outra situação deveras curiosa é o facto do distrito de Faro, representando apenas 4,3% da população a nível nacional, se encontrar, quanto ao número de acidentes, acima dos distritos de Santarém, com 4.923 (também com 4,3% da população), Leiria com 6.747 (4,5%), Aveiro com 10.119 (6,8%) e Setúbal, com 9.696 acidentes (com 8,1% da população).

Toda esta vergonha e tragédia acontecem na principal região turística do país, uma região sem vias alternativas, com uma EN125 longe de se encontrar totalmente requalificada (mesmo requalificada nunca será alternativa), e uma ferrovia regional mais própria do século XIX. E, ainda, sublinhamos que a Via do Infante foi construída, maioritariamente, fora do modelo de financiamento SCUT e com verbas provenientes das instituições europeias, nomeadamente do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER).

Os principais responsáveis políticos do Governo, PS, PSD e CDS/PP, que continuam teimosamente a defender as portagens, parecem não querer ver e não têm consciência desta situação. Antes culpavam a *troika*, agora desculpam-se com a atual situação financeira do país. Então e todos os acidentes, mortos e feridos que ocorrem, não contam? E o contrato ruinoso com a concessionária da PPP da Via do Infante que, mesmo com a cobrança de portagens, custa ao Estado e aos contribuintes entre 30 a 40 milhões

de euros anuais, de nada vale? O que se impõe, é eliminar o quanto antes as portagens na Via do Infante, pois a teimosia na sua manutenção é a continuação da defesa de um erro crasso e indefensável no Algarve.

A requalificação da EN125 continua a marcar passo. Esta via, sem requalificação e a degradar-se cada vez mais, particularmente entre Vila Real de St.º António e Olhão, e com obras, muitas ainda paradas entre Vila do Bispo e Olhão, potencia um risco elevado de acidentes. Também é preciso não esquecer que o governo PSD/CDS, através das Infraestruturas de Portugal, procedeu à anulação da construção de importantíssimas variantes à EN125 nos concelhos de Lagos, Olhão, Tavira, Loulé, e à EN2, entre Faro e S. Brás de Alportel, o que representa uma grave mutilação do contrato inicial e constitui uma afronta ao Algarve, aos utentes e às populações.

Nunca é demais voltar a assinalar que a EN125 não constitui qualquer via alternativa, assim o demonstrando um estudo aprovado pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações em outubro de 2006, tendo concluído pela não introdução de portagens na Via do Infante. Uma situação que foi contrariada por Passos Coelho e pelo seu governo em 2011.

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

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

Entre receitas e gastos públicos, a PPP rodoviária da Via do Infante deverá continuar a apresentar um saldo bastante negativo. Segundo um relatório elaborado pela Estradas de Portugal, referente ao 1º semestre de 2012, os encargos desta via atingiram, durante os primeiros seis meses, 25,8 milhões de euros, enquanto as receitas apenas chegaram aos 5,9 milhões dando assim um prejuízo de 19,9 milhões de euros. Em todas as nove concessões, os prejuízos atingiram 284 milhões, o que dá um custo diário de 1,5 milhões.

As receitas apenas cobriram 24% das despesas e a Estradas de Portugal teve de endividar-se em 284 milhões para cobrir a diferença.

Segundo a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), em 2014 os encargos líquidos do setor público com Parcerias Público Privadas rodoviárias aumentaram 555 milhões de euros em relação a 2013, chegando a 1.069 milhões de euros. Em 2015 os encargos líquidos ascenderam a 1.040 milhões. As previsões para 2016 e 2017 atingem, respetivamente, 1.206 e 1.156 milhões de euros. Só os encargos com as PPP rodoviárias representam 70% do total dos encargos com todas as PPP (rodoviárias, ferroviárias, saúde e segurança). Não obstante se ter verificado um aumento das receitas da cobrança de portagens, a PPP da Via do Infante atingiu nos primeiros nove meses de 2016 encargos líquidos no montante de 20,513 milhões de euros. As PPP revelam-se assim muito ruinosas para o Estado e os contribuintes.

Refira-se que, as previsões de redução dos encargos líquidos podem não vir a concretizar-se, podendo os mesmos aumentar. Foi o que se verificou com os valores acumulados do 3.º trimestre de 2016, em que os encargos líquidos com as PPP rodoviárias registaram um acréscimo de 7%, comparativamente com o período homólogo do ano anterior.

Em setembro de 2015, o governo PSD/CDS tinha anunciado uma poupança de 7.350 milhões de euros devido à renegociação das PPP rodoviárias. Todavia, apenas houve cerca de 760 milhões de euros de redução, ou seja, somente 10% do valor prometido é que foi efetivamente garantido. Uma vez mais, o governo PSD/CDS enganou o país.

O primeiro ministro António Costa, antes das eleições legislativas de 2015, reconheceu que a EN125 não constituía uma alternativa numa região de "particular afluxo turístico", e que esta via era um "cemitério", prometeu estudar o contrato da PPP e até admitiu levantar as portagens na Via do Infante. Até hoje ainda não cumpriu o que prometeu.

A redução do preço das portagens em 15% representou muito pouco, quando o PS prometia uma redução de 50%. Por outro lado, como as taxas da Via do Infante se encontravam 30% mais altas do que a média das outras portagens a nível nacional, ainda ficaram 15% mais caras do que as outras autoestradas. De qualquer modo, a solução não está, nem na redução das taxas de portagem, nem na suspensão da sua cobrança durante as obras de requalificação da EN125, propostas irrelevantes e demagógicas do CDS/PP e

do PSD, pois enquanto estiveram no governo não se lembraram de tais propostas e inviabilizaram todos os projetos do Bloco de Esquerda para abolir as portagens nessa altura, e agora, já nesta legislatura, acompanhados pelo PS.

No Algarve tem havido um largo consenso, desde sempre, contra as portagens. Utentes, autarcas, empresários, investigadores e outros responsáveis políticos regionais pronunciaram-se contra as portagens; assembleias municipais, órgãos executivos de Câmaras, a própria Assembleia Intermunicipal do Algarve, já tomaram posição contra as portagens; o protesto popular anti portagens na região que já dura há mais de 6 anos e que mobilizou milhares de pessoas, protagonizou dezenas de marchas lentas, vários fóruns e debates, petições à Assembleia da República, diversas reuniões com Câmaras Municipais e outros organismos regionais, manifestos, plataformas de luta e inúmeras iniciativas envolvendo muitas entidades e associações sindicais, empresariais, políticas e muitas outras do Algarve e da Andaluzia.

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

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

A Assembleia da República, nos termos do disposto do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, delibera pronunciar-se pela eliminação urgente das portagens na A22/Via do Infante.

Assembleia da República, 2 de março de 2017.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,