PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 1348/XIII/3.ª

Pela abolição das portagens na Via do Infante e rápida conclusão das obras de requalificação na EN 125

É uma evidência incontornável que a introdução de portagens na Via do Infante, há seis anos, foi uma medida profundamente lesiva dos interesses do Algarve, com repercussões muito negativas na mobilidade dos cidadãos e na atividade económica da região, contribuindo para o aumento das dificuldades sentidas pelas empresas, para a destruição de emprego e para o agravamento da sinistralidade rodoviária.

A Via do Infante não tem alternativas válidas. A EN 125, que em partes significativas do seu traçado é uma autêntica artéria urbana, com inúmeras rotundas, cruzamentos, semáforos e passadeiras de peões, não tem características adequadas ao tráfego interurbano, nem as adquirirá após a conclusão das obras de requalificação.

De acordo com o projeto inicial de requalificação da EN 125, previa-se que as obras em toda a sua extensão estivessem concluídas em 2012, com exceção da variante de Faro e da ligação entre a Via do Infante e S. Brás de Alportel (variante à EN 2), cuja conclusão estava prevista para 2011. Estes prazos não foram cumpridos pela subconcessionária Rotas do Algarve Litoral, tendo-se registado atrasos significativos no arranque das obras. Quando, finalmente, as obras arrancaram, progrediram a um ritmo muito lento, acabando por ser suspensas pelo anterior Governo PSD/CDS. Recentemente, foram retomadas, mas ainda não estão concluídas em toda a extensão da EN 125.

Entretanto, com a introdução das portagens, em dezembro de 2011, cerca de metade do tráfego da Via do Infante transferiu-se para a EN 125. Em consequência, as condições de circulação nesta estrada degradaram-se de forma acentuada e a sinistralidade rodoviária disparou. A situação não melhorou de forma assinalável com a requalificação levada a cabo entre Vila do Bispo e Olhão, visto que o tráfego desviado da Via do Infante ainda se mantém na EN 125.

A melhoria das condições de circulação e de segurança na EN 125 só poderá registar progressos significativos com a abolição das portagens na Via do Infante e o consequente regresso do tráfego interurbano a esta autoestrada.

A EN 125 foi, durante muito tempo, uma das estradas com maior sinistralidade do País, ficando conhecida como "Estrada da Morte". Com a entrada em serviço da Via do Infante, a situação melhorou, verificando-se um decréscimo acentuado de acidentes e de vítimas mortais. Contudo, com a introdução de portagens, uma parte significativa do tráfego da Via do Infante regressou à EN 125 e o número de acidentes, assim como de vítimas mortais, tornou a crescer. Assim, além dos custos económicos e sociais, a introdução e manutenção de portagens na Via do Infante representa também um insuportável sacrifício em vidas humanas.

Perante as consequências profundamente negativas da introdução de portagens na Via do Infante e a legítima contestação por parte das populações e dos agentes económicos, PS, PSD e CDS têm tentado apagar as suas responsabilidades neste processo.

Mas os factos são indesmentíveis. Foi um Governo do PS que decidiu, em 2010, introduzir portagens em todas as concessões SCUT de norte a sul do País. Foi o Governo do PSD e do CDS que, em dezembro de 2011, concretizou esta medida na Via do Infante. Foram PS, PSD e CDS que rejeitaram, nos últimos seis anos, todas as propostas apresentadas pelo PCP na Assembleia da República para a abolição das portagens.

O PSD e o CDS têm-se destacado, neste processo, pela mais profunda demagogia e o mais descarado oportunismo.

Quando, em finais de 2010, o Governo PS de então anunciou a sua intenção de introduzir portagens na Via do Infante a partir do dia 15 de abril de 2011, o PSD insurgiu-se contra esta medida, considerando-a "*uma ignomínia contra o Algarve*" e apelando "*aos seus militantes e simpatizantes para aderirem à manifestação de revolta que certamente as forças vivas da sociedade algarvia não deixarão de convocar*", pois tal medida era inaceitável "*sob todos os aspetos: político, económico e moral. Com isenções, descontos e exceções ou sem elas*".

Quanto ao CDS, na campanha eleitoral das eleições legislativas de junho de 2011, elegeu a não cobrança de portagens na Via do Infante como um dos seus cinco compromissos com a região algarvia.

Após as eleições, PSD e CDS deram o dito por não dito e apressaram-se a concluir o processo de introdução de portagens na Via do Infante iniciado pelo anterior Governo do PS.

Agora, novamente na oposição, o PSD insurge-se contra as portagens na Via do Infante e recorre a uma aritmética manhosa para tentar responsabilizar o PCP pela sua manutenção. Se o valor das portagens foi reduzido em 15% e não nos 50% que o PS havia prometido nas eleições legislativas de 2015, isso deve-se única e exclusivamente a uma opção do PS e do seu Governo. Embora de sentido positivo, esta redução de 15% é manifestamente insuficiente, ficando aquém daquilo que seria justo e necessário: a abolição das portagens.

A cobrança de portagens nas ex-SCUTs não é uma inevitabilidade. É uma opção política de PS, PSD e CDS, visando reduzir as despesas do Estado com as concessões rodoviárias em regime de parceria público-privada sem, contudo, tocar nas fabulosas rendas auferidas pelos grupos económicos que as exploram. Sucessivos governos destes três partidos optaram por onerar os cidadãos e as empresas com portagens, em vez de, como medida de salvaguarda do interesse público, proceder à extinção das ruinosas parcerias público-privadas.

Também não era uma inevitabilidade recorrer a parcerias público-privadas na Via do Infante e na EN 125. No primeiro caso, a construção dos lanços que vão desde a fronteira com Espanha até Alcantarilha, que representam 70% da extensão total da Via do Infante, foram financiados pelo Orçamento do Estado com comparticipação de fundos comunitários; apenas os restantes 30% é que foram construídos no regime de parceria público-privada. No segundo caso, a incapacidade da subconcessionária Rotas do Algarve Litoral para arrancar e concretizar as obras de requalificação foi notória, levando a atrasos significativos na conclusão das obras. Aliás, foi o próprio Governo PSD/CDS a reconhecer esta incapacidade, ao retirar do âmbito da subconcessão os troços entre Olhão e Vila Real de Santo António, passando-os novamente para a responsabilidade da empresa Infraestruturas de Portugal.

O recurso a parcerias público-privadas representa uma opção verdadeiramente ruinosa para o Estado e um chorudo negócio para os privados, os quais, sem correrem qualquer risco, beneficiam de elevadíssimas taxas de rentabilidade. De acordo com a Unidade Técnica de Apoio Orçamental da Assembleia da República (Nota Técnica "Parcerias Público-Privadas – Projeções de Encargos Plurianuais do OE/2018", de 30 de novembro de 2017), os encargos brutos totais com a parceria público-privada da Via do Infante, até ao termo do contrato da concessão, ascenderão a 767 milhões de euros, enquanto os encargos brutos totais com a parceria público-privada da EN 125,

até ao termo do contrato da subconcessão, ascenderão a 593 milhões de euros. Foi exatamente para arrecadar receita para transferir para os parceiros privados das parcerias público-privadas que foram introduzidas portagens na Via do Infante. Uma opção que visou preservar os avultados lucros dos privados à custa do sacrifício das populações e da economia regional.

PS, PSD e CDS argumentam que se não forem cobradas portagens, os encargos com a concessão da Via do Infante e a subconcessão da EN 125 recairão sobre os contribuintes, já que esses encargos terão de ser custeados pelo Orçamento do Estado. Com este falso argumento procuram esconder que há uma solução para o problema dos ruinosos encargos com as parcerias público-privadas que protege os utentes da Via do Infante e também os contribuintes: a reversão das parcerias público-privadas.

A este propósito, não se pode deixar de assinalar que a recente proposta do BE, apresentada no âmbito do Orçamento do Estado para 2018, de substituição das portagens na Via do Infante por uma taxa turística a cobrar aos visitantes da região algarvia, nacionais e estrangeiros, não resolve o problema. Na realidade, protege os interesses das concessionárias e preserva os seus chorudos lucros, transferindo os encargos com as parcerias público-privadas para o turismo regional por via da imposição de uma taxa.

A solução não passa por onerar os utentes da Via do Infante com portagens, como defendem PS, PSD e CDS, nem por onerar os visitantes da região algarvia com uma taxa turística, como defende o BE; a solução exige, como defende o PCP, que se ponha fim ao ruinoso negócio das parcerias público-privadas.

Pelo exposto, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte resolução:

Resolução

A Assembleia da República recomenda ao Governo que:

1. Desenvolva as diligências necessárias à reversão para o Estado dos contratos das parcerias público-privadas da Via do Infante e da EN 125;

2. Proceda à imediata abolição de portagens na Via do Infante, devolvendo esta importante infraestrutura rodoviária às populações e à região;

3. Proceda à rápida conclusão das obras de requalificação da EN 125, incluindo as variantes e as estradas de acesso e ligação previstas no projeto inicial, dotando, para esse efeito, a empresa Infraestruturas de Portugal dos meios adequados.

Assembleia da República, 19 de fevereiro de 2018

Os Deputados,

PAULO SÁ; BRUNO DIAS;PAULA SANTOS; ANA MESQUITA; JOÃO OLIVEIRA; JERÓNIMO DE SOUSA; RITA RATO; JORGE MACHADO; FRANCISCO LOPES; MIGUEL TIAGO; DIANA FERREIRA; CARLA CRUZ