Projeto de Resolução n.º 285/XIII/1ª

Recomenda ao Governo a revisão do sistema de cobrança de portagens nas ex-SCUT

Em 1997 foram introduzidas as designadas vias SCUT – Sem Custo para o Utilizador contrariando o princípio geral do utilizador-pagador recomendado pela União Europeia.

Ao abrigo deste modelo foram construídas em Portugal, nos anos seguintes, várias infraestruturas rodoviárias com o pressuposto, como afirmava então o Ministro do Equipamento do governo do partido socialista e responsável pela sua introdução, Eng. João Cravinho, de que as respetivas concessões «pagam-se a si próprias em termos orçamentais, dão mais receitas ao orçamento do que custam em despesa orçamental».

Em junho de 2009, o "manifesto dos 28" reuniu assinaturas de economistas e ex-ministros do PSD e do PS fazendo eco das preocupações que se acumulavam na sociedade civil, relativamente ao endividamento público, e ao programa de investimento em obras rodoviárias e transportes, exigindo uma reavaliação baseada em estudos de custos-benefícios com qualidade técnica reconhecida e elaborados com hipóteses realistas.

Em junho de 2010, o governo do Eng. José Sócrates, perante as crescentes dificuldades financeiras do país, reconheceu a insustentabilidade do modelo SCUT e, face à evidência de que o *mesmo* não se *'pagava a si próprio',* ao contrário do que tinha sido afirmado anos a fio para legitimar a sua proliferação, determinou a introdução de portagens nestas vias.

Para esse efeito o Governo do partido socialista criou um sistema de pórticos para controlo de passagens, que em vez de basear a cobrança apenas em uma entrada e uma saída como acontece no sistema convencional, - devido à existência de um maior número de entradas e saídas neste tipo de vias, e às isenções intercaladas de segmentos locais -, passou a cobrar para distâncias equivalentes, um somatório de passagens individualizadas

por vários pórticos, sistema muito complexo, bastante mais caro e com inúmeras dificuldades associadas ao sancionamento de infrações.

Em outubro de 2010, o PSD, então na oposição, celebrou com o Governo do PS um acordo tendo em vista a viabilização da proposta de Orçamento de Estado para 2011 e o reforço da sustentabilidade das finanças públicas, e no qual, por iniciativa sua, ficou determinado proceder à avaliação urgente das Parcerias Público-Privadas (PPP) e Concessões. Tendo em conta que ambas "*implicam encargos para os contribuintes, hoje e no futuro*", foi acordada a criação de um Grupo de Trabalho, com o mandato de "*reponderar e reavaliar as PPP e as Concessões*."

Esta reavaliação deveria atender aos seguintes princípios gerais seguintes:
"- *Não celebração de novos contratos enquanto não se completar, com urgência, a reavaliação dos seus encargos plurianuais no quadro do compromisso já existentes;*
- *Reanalisar, prioritariamente, com urgência, as PPP e as grandes obras, sem exceção ainda não iniciadas ou na fase final de construção;*
- *Relativamente aos contratos antigos em vigor, reanalisá-los jurídica, económica e financeiramente atendendo às novas circunstâncias dos mercados financeiros*."

Entre os objetivos específicos deste acordo foi preconizada *"a avaliação da comportabilidade orçamental dos encargos previstos*" *"na lógica da sustentabilidade global das finanças públicas*" e atribuído um mandato para "*propor a sua confirmação, a sua renegociação, a sua recalendarização ou o seu adiamento ou cancelamento*".

Foi fixado um prazo máximo de 6 meses a partir da data da sua constituição para a conclusão dos trabalhos e apresentação de propostas concretas e fundamentadas sobre as PPPs, prazo que decorria ainda quando o ministro das Finanças e o Primeiro-Ministro pediram o resgate financeiro externo, o dia, de má memória, 6 abril 2011.

Na sequência do pedido de ajuda que o Governo em funções em 2011 lançou às instituições comunitárias e ao FMI, foram celebrados Memorandos de Entendimento e aplicado ao país um Programa de Assistência Económica e Financeira-PAEF, que vigorou entre 2011 e 2014, de execução muito difícil e que o Governo que se lhe seguiu cumpriu escrupulosamente, com o reconhecido empenhamento e esforço das empresas e de todos os portugueses,

recuperando a autonomia nacional que esteve tão condicionada durante aquele período.

A relevância do problema das Parcerias Público-Privadas está patente nos pontos 3.17, 3.18, 3.19, 3.20 e 3.21 dos MoU - Memorandos de Entendimento e nos respetivos compromissos, obrigando o Governo a implementar várias medidas, nomeadamente:
- a '*avaliação inicial de, pelo menos, os 20 mas significativos contratos de PPP*';
- o '*recrutamento de uma empresa de auditoria internacional para a realização de um estudo detalhado das PPP com acompanhamento do INE e do MFAP-Ministério das Finanças e da Administração Pública*', o qual *'avaliará a viabilidade de renegociar qualquer PPP ou contrato de concessão, a fim de reduzir as responsabilidades financeiras do Estado';*
- a obrigatoriedade de *reforçar o quadro legal e institucional 'para a avaliação de riscos ex-ante da participação em PPP, concessões e outros investimentos públicos',* estipulando ainda que o *'Tribunal de Contas terá de ser informado desta avaliação';*
- *a necessidade de 'Melhoria do relatório anual sobre as PPP e as concessões preparado pelo MFAP'(…) 'com informação e análise a nível sectorial'.*

Constava ainda dos MoU-Memorandos de Entendimento assinados em 17 de Maio de 2011 entre o Governo português e a designada Tróika, e dos respectivos compromissos então assumidos, um processo de renegociação das Parcerias Público-Privadas, vulgo PPP, que se iniciou em 2012, com o objectivo de *«alcançar um impacto orçamental significativo em 2013 e assegurar uma redução sustentada dos encargos públicos futuros»*.

Os acordos obtidos com as respetivas concessionárias e sub-concessionárias das PPP rodoviárias permitiram uma poupança de 7,2 mil milhões de euros ao longo da vida dos contratos, parte dos quais já tiveram a concordância do Tribunal de Contas (em particular as ex-SCUT).

O Governo de coligação PSD-CDS/PP mandatou oportunamente a Estradas de Portugal-EP para estudar o modelo de cobrança de portagens e a sua revisão, com vista à eliminação das várias deficiências apontadas tornando-o mais eficiente e equilibrado.

A IP-Infraestruturas de Portugal tem na sua posse estudos relativos à compatibilidade orçamental de uma redução das taxas de portagem que habilitam o Governo atual para tomar uma decisão fundamentada e consistente sobre a revisão do modelo vigente.

Atendendo a que decorreram entretanto sensivelmente 6 meses desde a entrada em funções do novo Governo, o qual tem já de resto um Orçamento de Estado aprovado e em aplicação, torna-se incompreensível que o modelo de cobrança de portagens vigente, com todas as suas deficiências amplamente reconhecidas e estudadas, permaneça inalterado pelo que importa agora transferir parte das poupanças para a economia real através da redução do valor das taxas de portagens cobradas nas ex-SCUT.

Face ao exposto, e nos termos das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados do Grupo Parlamentar 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,

Sem prejuízo do princípio do utilizador-pagador, mas tendo em consideração quer a poupança orçamental conseguida pela renegociação das concessões e sub-concessões, quer a necessidade de reforçar a mobilidade das populações e de melhorar a utilização plena das infraestruturas rodoviárias construídas, em benefício do desempenho da economia nacional, da criação de emprego, riqueza e qualidade de vida dos portugueses:

1. Proceda à revisão do sistema vigente de cobrança de portagens nas concessões rodoviárias ex-SCUT, garantindo uma diferenciação positiva para os Territórios de Baixa Densidade, reavaliando a localização dos pórticos, em especial os situados na malha urbana das localidades, e adotando um modelo de maior equidade territorial e proporcional ao serviço prestado;

2. Adote um quadro regulatório que permita, a título excecional, nas concessões do Estado em que a receita de portagens é das Infraestruturas de Portugal, como é o caso da A22 ou outras de enquadramento similar, a introdução de mecanismos de suspensão ou redução temporária do preço das portagens, sempre que ocorram obras significativas de requalificação nas vias alternativas integrantes da rede concessionada às Infraestruturas de Portugal;

3. Melhore o sistema de cobrança, garantindo que os utentes de viaturas com matrícula não nacional disponham de meios simples e expeditos de pagamento;

Assembleia da República, 29 de Abril de 2016

O(s) Deputado(s),

Luís Montenegro

Luís Leite Ramos