Projeto de Resolução n.º 621/XIII

Recomenda ao Governo a suspensão da cobrança de portagens na A22 até à conclusão das obras de requalificação da EN-125, e na medida em que essas obras encerrem troços ou produzam constrangimentos substanciais na circulação

A EN-125 constitui, a par da A22, concluída em 2003, um eixo rodoviário estruturante do Algarve, pois assegura a ligação longitudinal entre o barlavento e o sotavento algarvio em toda a sua extensão.

Com o desenvolvimento económico e demográfico que se registou na região, e por força de um traçado datado e obsoleto, desconforme com a salvaguarda da mobilidade e a segurança rodoviária, a requalificação da EN-125 integra o leque de intervenções vitais para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos e para o reforço da competitividade da economia regional.

Por força de concurso aberto em 2009 pela Estradas de Portugal, nasceu a subconcessão Algarve Litoral, a qual estabelecia os termos da concepção, projectos, requalificação, financiamento, exploração e conservação por um período de 30 anos da EN-125, não obstante o seu objecto ser mais amplo e compreender ainda outras estradas nacionais.

Estava previsto que as obras na extensão da EN-125 estivessem concluídas em 2012, o que não aconteceu. Houve atrasos determinantes no arranque e na realização das infraestruturas.

Todavia, por força da crise financeira que devastou o país, o Governo liderado pelo Partido

Socialista negociou um Memorando de Entendimento, em Maio de 2011, entre o Governo português e a denominada Tróika, do qual resultava a abertura de 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 respectivas 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). Inevitavelmente, *in casu*, determinaram também, no âmbito da revisão contratual, uma redução do objecto da subconcessão Algarve Litoral, o qual se passou a cingir ao troço Vila do Bispo – Olhão, tendo a ligação Olhão – Vila Real de Santo António regressado à esfera de atribuição das Infraestruturas de Portugal.

Não obstante, e ainda que as obras de requalificação tenham sido suspensas em 2011 – por força da impossibilidade de o parceiro privado se financiar – foi ainda possível retomar as mesmas e concluir, entre outras, a Variante Norte a Faro, a Variante a Lagos e a Variante do Troto.

Em Junho passado, as obras em apreço foram novamente suspensas, desta feita por decisão unilateral do Governo, cujo fundamento aduzido consistiu na impossibilidade de compatibilizar as obras com o aumento de tráfego que se verifica durante o Verão.

Essa decisão prolongou-se inusitadamente até ao dia 12 de Janeiro de 2017, não obstante o Governo ter asseverado que as obras seriam reiniciadas em finais de Setembro de 2016.

Soube-se, posteriormente, que a razão para a suspensão das obras em apreço se prendia com a abertura de um processo de renegociação com a Rotas do Algarve Litoral cujo propósito, expressamente assumido pelo Governo, se traduziria na redução da Taxa Interna de Rentabilidade da subconcessionária de 7.9% para 5%, e, por outro lado, num «novo Contrato de Subconcessão que permitirá […] o regresso de algumas vias da EN 125 originalmente incluídas no objecto da Subconcessão do Algarve Litoral à jurisdição da Infraestruturas de Portugal». Não sabendo se os objectivos foram ou não atingidos, sabe-se, todavia, que o Governo visou reduzir o volume de investimento previsto para a

requalificação da EN-125 e, dessa forma, restringir o âmbito da intervenção em causa, facto que causa a maior perplexidade e incompreensão e que se afigura penalizador para a região.

Por outro lado, segundo o plano de trabalhos que se encontrava estabelecido antes da suspensão da obra em apreço, alguns troços – designadamente o troço entre Maritenda e Fontainhas/Ferreiras, com uma extensão de cerca de 10 quilómetros – ficariam vedados à circulação automóvel, sendo que no exemplo em causa tal ocorreria por um período superior a 75 dias.

Tal decisão – cuja necessidade não se contraria – acarreta prejuízos severos para a mobilidade dos cidadãos e para a sua qualidade de vida, a menos que se tomem medidas para amenizar tais efeitos danosos. A esta circunstância acresce, por outro lado, que noutros troços o caudal das obras se prevê de tal forma intenso que determinará estrangulamentos severos à circulação, sendo necessário equacionar alternativas.

Todavia, é sabido que as estradas municipais ou nacionais confinantes à EN-125 não oferecem condições mínimas para que se possam constituir como alternativas, o que impõe ao Governo que tome medidas expeditas de mitigação desses indesejáveis – porém aparentemente inultrapassáveis – resultados. Pode-se discutir, no limite, se a EN-125 constitui ou não uma alternativa à A22. Seguramente, se a mesma estiver encerrada, ou se os constrangimentos motivados pelas obras foram intoleráveis, essa formulação perde sentido.

Importa, por isso, insistir na solução que já anteriormente apresentámos, equilibrada e de bom senso, que consiste na suspensão da cobrança de portagens nos troços da A22 a que correspondam troços na EN 125 encerrados ou sujeitos a obras que estrangulem significativamente o tráfego até à conclusão das obras na via.

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

1. Proceda à introdução de mecanismos de suspensão da aplicação de cobrança de portagens nos troços da A22 enquanto se realizarem obras de requalificação da EN-125 e dessas obras resulte o seu encerramento ou estrangulamentos significativos de tráfego.

Assembleia da República, 19 de Janeiro de 2017

Os Deputados,

Cristóvão Norte

José Carlos Barros