



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução nº 1270/XII-4.^a

Por uma solução rápida e definitiva para o problema do IP8 e do IP2 e por garantias de intervenção na rede rodoviária do distrito de Beja

O Plano Rodoviário Nacional, aprovado através do decreto-lei nº 380/85 de 26 de setembro (IX Governo Constitucional), alterou o plano rodoviário nacional de 1945 e pela primeira vez consagrou a existência de itinerários principais (IP) e itinerário complementares (IC). É no plano de 1985 que são pela primeira vez são consagrados o IP2, com troços passando por Portalegre, Évora, Beja e Ourique; o IP 8 entre Sines e Vila Verde de Ficalho; e o IC4 entre Sines e Faro, passando pelo concelho de Odemira. A versão do Plano Rodoviário Nacional aprovada em 1998 (através do Decreto-lei nº 222/98, de 17 de julho), mantém os itinerários anteriores e acrescenta o IC 27, ligando Beja (IP2), Mértola e Castro Marim (IP1). Para o Plano Rodoviário Nacional de 1985 foi estabelecido um Plano de Médio e Longo Prazo 1987/1995 apresentado pela Junta Autónoma de Estradas que indicava como prazo para a conclusão do plano, o ano 1995, no entanto nesse ano a taxa de execução era apenas de 50%.

Este ano de 2015 faz 30 anos que o IP2, o IP8 e o IC4 foram previstos e estão todos por concluir (com decisões de paragem de obra durante meses pelo meio) e alguns nem começados estão. Nestes 30 anos o país teve 10 governos, seis do PSD (três sozinhos e três com o CDS) e quatro do PS. São 17 anos de governos PSD e 12 anos de governos PS, por isso, quanto a responsabilidade política pela não execução do Plano Rodoviário Nacional estamos conversados!

O Relatório nº 30/2000, do Tribunal de Contas, demonstra que 74 dos 166 km do IP8 já estavam construídos em 1985 quando foi aprovado o Plano Rodoviário Nacional e entre 1989 e 1997 chegou a estar previsto um investimento de 1,1 milhões de contos relativamente ao IP8, mas a realização foi zero.

Em 16 de fevereiro de 1996, o Ministro do Equipamento Social, do Planeamento e da Administração do Território, João Cravinho (PS), assumiu no plenário da Assembleia da República que “o IP2 será feito com o nosso Governo e o IP4 será acabado ao fim de uma saga de quase uma dezena de anos; também iremos ao IP6, sem esquecer o IP8, e até ao ano 2000 teremos todos os IP concluídos.”

A 30 de setembro de 2004, o primeiro-ministro Santana Lopes (PSD/CDS), no final de uma reunião do Conselho de Ministros, anunciou que o Governo tinha aprovado a construção do IP8 entre Sines e Beja, que os projetos deveriam estar prontos para adjudicação no final de 2005 ou início de 2006 e que em 2007 deveriam começar as obras. Nessa altura foi também anunciado que em 2005 seriam aprovadas as iniciativas legislativas para criação das concessões. Estava assim decidida a construção segundo o modelo de Parceria Público-privada (PPP).

No final de 2005, na discussão do Orçamento do Estado para 2006, o primeiro-ministro José Sócrates (PS) anunciava que troços do IP8 até S. Brissos e o troço do IP2 entre Beja e a Vidigueira avançariam no segundo semestre de 2006.

Em fevereiro de 2006, no plenário da Assembleia da República o PCP alertava: “Já conhecemos as «barracas» que deram os anteriores governos, por isso gostaria de ter respostas concretas e objectivas. Espero que o sentido de autocritica do Sr. Secretário de Estado em relação aos governos anteriores... O Sr. Secretário de Estado, às vezes, quase que nos quer ultrapassar nas críticas aos governos anteriores. Mas elas envolvem o CDS-PP, o PSD e também o Partido Socialista. Envolve-os todos! Acho bem que haja esse espírito, mas espero que essa crítica contundente se transforme em obra concreta deste Governo e que possamos daqui a uns tempos dizer: afinal de contas, finalmente, temos IP8?”

Em maio de 2006 os presidentes de câmara de Santiago do Cacém, Sines, Grândola, Ferreira do Alentejo, Beja e Serpa, reúnem e anunciam um pedido de reunião com o ministro das obras públicas, uma vez que segundo um cronograma fornecido pela empresa Estradas de Portugal o início da obra de construção do IP8 tinha já um atraso de 2 anos.

Em janeiro de 2007, na iniciativa “Governo presente”, o primeiro-ministro José Sócrates (PS) anunciava em Beja que as obras dos troços do IP8 de ligação Sines–Beja se iniciariam no primeiro semestre daquele ano de 2007.

Em 2 de dezembro de 2007 o mesmo primeiro-ministro José Sócrates realiza em Beja, com pompa e circunstância, a cerimónia de lançamento da Concessão do Baixo Alentejo. Nesta altura o ministro das obras públicas, Mário Lino, questionado sobre a imposição de portagens, assumia que “o IP8 é uma nova estrada que se vai fazer entre Sines e Beja e não há razão nenhuma para não ter portagens”. Por essa altura o Governo assumiu que o volume de tráfego não justificava a adoção de perfil de autoestrada no troço entre Beja e Vila Verde de Ficalho.

Essa alteração de posição relativamente ao perfil entre Beja e Vila Verde de Ficalho mantém a intenção de alterar a localização do traçado nomeadamente nas situações em que este atravessa perímetros urbanos. Contudo a via rodoviária existente

continua classificada como itinerário principal o que impõe uma série de limitações à utilização dos prédios urbanos que confinam com a referida via. Desde logo a faixa de proteção a um itinerário principal é substancialmente maior do que a uma estrada municipal ou uma rua pública.

Em 12 de junho de 2008 informava o Governo que tinha sido contratado o projeto de execução do IP8 entre Beja e Vila Verde de Ficalho e que o mesmo incluiria um estudo de tráfego.

No final de julho de 2009, dois meses antes das eleições legislativas, arrancam as obras da Concecionária do Baixo Alentejo, estando, nesta altura, prevista a abertura ao tráfego para 2012. Este arranque foi efémero e rapidamente as obras pararam, transformando a região num estaleiro de obra. A paragem ocorreu por alegada dificuldade no acesso a financiamento por parte da concessionária. Isto coloca em causa todo o processo de seleção da concessionária que o governo escolheu para estabelecimento da Parceria Público-privada e que supostamente deveria ter sido avaliada nas condições que detinha para realizar o investimento. Só podemos concluir que a avaliação foi mal feita, sendo total responsabilidade do governo enquanto dono e decisor da obra.

A 28 de janeiro de 2010, o Ministro das Finanças fazia declarações afirmando que não iria lançar mais concursos no âmbito da rede rodoviária porque, no essencial, o que havia a fazer estava feito. Nessa altura estavam ainda por fazer e por definir importantes infraestruturas rodoviárias no distrito de Beja, como o IP8 entre Beja e Vila Verde de Ficalho, o IC27 entre Beja (IP2) e Alcoutim e o IP4 entre Odemira e Lagos.

Em outubro de 2010, ainda a Direção de Estradas do distrito de Beja tinha indicação de que o troço do IP8 entre Baleizão e Vila Verde de Ficalho avançaria em 2012.

Em outubro de 2011 já as obras do IP8 e do IP2, incluídas na subconcessão do Baixo Alentejo, se encontravam paradas assumindo o Governo que estava a renegociar o contrato da subconcessão. A suspensão das obras foi contestada pelo PCP, apontando o modelo de construção/exploração pelo fracasso da construção e alertando para a necessidade de intervenções de salvaguarda da segurança das vias e das imediações transformadas em estaleiros de obra. As obras param por falta de condições financeiras das empresas integrantes da subconcessionária. O PCP não desliga este processo do modelo de construção e gestão escolhido - a Parceria Público-privado - nem da falta de perspectivas de futuro face a estas estradas estruturantes. Este é um bom exemplo de como as Parceiras Público-privado não servem os interesses do país, nem dos cidadãos.

Passados vários meses as situações de segurança agravaram-se. Os estaleiros montados junto ao IP8 e ao IP2 mantêm-se, o piso das vias está bastante degradado,

há más condições de drenagem das estradas, existe alternância entre troço com piso qualificado e com piso deteriorado, permanecem troços sem marcação e deficiente iluminação de cruzamentos e rotundas, como acontece na rotunda do aeroporto em Beja. Os viadutos semiconstruídos estão abandonados e a degradar-se. A Câmara Municipal da Vidigueira chegou a responsabilizar a Estradas de Portugal. S.A. pelos acidentes e ocorridos, nomeadamente no troço entre Vidigueira e Portel.

O Secretario de Estado dos Transportes, em dezembro de 2011, garantia em Beja que haviam sido dadas orientações à concessionária para salvaguardar a segurança das vias, o que, quem circula pelas mesmas facilmente percebe, não foi obviamente salvaguardado. Aliás, constitui uma verdadeira e lamentável falta de respeito por regras elementares de viação e trânsito e dos automobilistas, a forma como foram abandonados os trabalhos, quase como se tivessem fugido à pressa.

O denominado Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável, datado de setembro de 2011, indicava no seu ponto 4.7.2 REVISÃO DOS CONTRATOS DE SUBCONCESSÕES EM CONSTRUÇÃO, que estava a ser estudado o cancelamento, suspensão ou revisão de subconcessões em construção, incluindo a do Baixo Alentejo. No sentido de clarificar esta situação a 21 de Outubro de 2011 o PCP remeteu uma pergunta ao governo. Em resposta a essa pergunta datada de 22 de novembro, o Ministério da Economia e do Emprego, confirma esta situação e indica que divulgará as alterações a introduzir nas subconcessões após as negociações com os concessionários. Por essa altura as obras no IP8 e no IP2 encontravam-se suspensas tendo-se posteriormente iniciado algumas movimentações, que sabemos agora, não era o reinício dos trabalhos. O referido Plano Estratégico dos Transportes identificava como uma das suas orientações a “inversão da política de investimentos em infraestruturas rodoviárias seguida nos últimos anos”.

Passados seis meses da resposta acima referida, não eram ainda conhecidas eventuais alterações ao nível da subconcessão do Baixo Alentejo, conhecia-se apenas a informação de que o Governo se preparava para abandonar alguns troços daquelas vias nomeadamente as ligações do Nó de Ademas- Nó do Roncão, Nó do Roncão - Nó de Grândola Sul, Ferreira do Alentejo-Beja e Évora- São Manços.

Só em dezembro de 2012 é que seria nomeada pelos Ministérios da Economia e das Finanças a comissão de renegociação das 15 Parcerias Público-Privadas do setor rodoviário, entre as quais se encontrava a Subconcessão do Baixo Alentejo.

A 5 de março de 2013, quando a Comissão de Economia e Obras Públicas se deslocou ao Alentejo, por proposta do PCP abordou o tema da construção do IP8 e do IP2, nomeadamente através de uma reunião com as autarquias da região e a Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo. Os representantes da Estradas de Portugal. S.A. presentes, assumiam que até ao final do mês de março teriam um acordo de

renegociação da concessão com a subconcessionária e haveria condições de avançar com as obras, nomeadamente as obras de qualificação que passariam para a responsabilidade da Estradas de Portugal S.A..

Em maio de 2014, o Governo, em resposta ao PCP, reproduzia informações da Estradas de Portugal S.A. de que estava “consensualizado com a subconcessionária a conclusão dos trabalhos de requalificação do IP2 entre Évora e Castro Verde, a construção da A26/IP8 entre Sines e Santiago do Cacém e entre a A2 e Santa Margarida do Sado”. No final desse mês foi noticiado que o Estado português tinha chegado a acordo sobre a subconcessão do Baixo Alentejo. A empresa Estradas de Portugal S.A. publicava a 21 de maio, no seu sítio eletrónico, uma informação dando conta do sucedido. Nessa altura era indicado que se previa o “reinício das obras no próximo mês de julho”. Contudo passado esse prazo, não se verificou qualquer arranque de obra e não são visíveis movimentações no terreno. Se a tudo isto não se chama incompetência ou má-fé, então como definir tal desprezo pelos alentejanos?

Durante todo o período de paragem das obras e até hoje o estado de degradação, provocado pela transformação daquelas vias em estaleiros de obras, tem vindo a acentuar-se. Os distritos de Beja, Évora e Setúbal esperam há quase quatro anos por uma clarificação quanto à subconcessão do Baixo Alentejo e pela retoma das obras e os seus cidadãos são obrigados a transitar sem condições de segurança por vias que são autênticos estaleiros de obra e com as infraestruturas semiconstruídas abandonadas e a degradarem-se.

Toda a Concessão do Baixo Alentejo, segundo um anúncio de 2009, representava um investimento previsto de 270 milhões de euros. Só para o IP8, no troço entre o nó Grândola Sul e Beja, era anunciado em 2010, um investimento de 140 milhões de euros. Todo o investimento da Concessão do Baixo Alentejo foi reduzido em maio de 2012 de 270 para 199 milhões de euros (na revisão do acordo de concessão).

No documento da Estradas de Portugal S.A., “Planeamento de Investimentos 2015-2020”, tornado público em dezembro passado, o investimento no IP8 é reduzido ao troço Santa Margarida – Beja, sendo-lhe atribuído um investimento de 15 milhões de euros, ou seja 10% do investimento inicialmente previsto. Que tipo de itinerário principal terá a região com apenas 10% do investimento necessário à sua construção? Será para arranjo das bermas da atual estrada e pouco mais, mas não é assumido que a obra não é para fazer, tal como previsto. Ou seja, continua a mistificação e o desprezo pela região.

Da mesma entidade foi dado a conhecer o “Plano de Proximidade Médio Prazo 2015-2019”, onde constam 59 intervenções, principalmente de manutenção, num custo total de 32,8 milhões euros de investimento. Neste plano constam as referências ao

IC4 e ao IP8 (troço Beja- Vila Verde de Ficalho) com “grandes reparações” no que aparentam ser construções de troços de desvio de localidades. Em nenhum dos planos anterior consta qualquer referência ao IP2 ou ao IC27.

Assim se depreende que nem Governo nem a Estradas de Portugal S.A. pretendem até 2020 resolver o problema instalado no IP2, construir o IC27, o IP8 entre Beja e Vila Verde de Ficalho e o IC4. Quanto ao IP8 no troço entre Santa Margarida e Beja, está por esclarecer que tipo de via será construído com apenas 10% do orçamento previsto. Isto só demonstra que o Governo não está a analisar seriamente o problema da mobilidade rodoviária no distrito de Beja e isso não pode ser admitido.

O PCP, na Assembleia da Organização Regional de Beja, realizada em novembro de 2014, afirmou que tem vindo a contribuir “para o agravamento da situação no distrito de Beja e na região [o facto de] investimentos públicos fundamentais – que há muito deveriam estar concluídos e constituir obras fundamentais para a criação de emprego e para o desenvolvimento regional e nacional – estão parados ou avançam lentamente (como o IP8 e o IP2, entre outras acessibilidades rodoviárias estruturantes) ou carecem de definição estratégica (como o Empreendimento de Fins Múltiplos de Alqueva, com as infraestruturas em fase final, e o aeroporto de Beja, já concluído).

Os alentejanos, estruturas e entidades não se têm cansado de exigir a construção das infraestruturas rodoviárias estruturantes para a região. Essa exigência já assumiu várias formas e ações, desde uma comissão de utentes do IP8, o Movimento BAAL 21, ou as deslocações a Lisboa de autarcas como aconteceu em Julho de 2007, quando várias centenas de alentejanos exigiram em Lisboa a construção do IP8 na íntegra. Ou ainda, as diferentes marchas realizadas em 2010 e em 2012 e ainda no passado dia 30 de janeiro de 2015, mais uma grandiosa marcha pelo IP8, IP2 e estradas regionais, que uniu praticamente todas as instituições, empresas, autarquias e populações do distrito.

Os cidadãos e as entidades do distrito de Beja nunca desistiram nem vão baixar os braços e reivindicam as infraestruturas rodoviárias de que a região necessita. Os diferentes governos dos últimos 30 anos, apesar dos muitos anúncios e de lançamentos de obra, não construíram os itinerários principais e complementares que estão previstos para o distrito e de que este precisa para o seu desenvolvimento e como garante de expectativas para investidores e no combate à desertificação do interior.

O Grupo Parlamentar do PCP nunca deixou de acompanhar este problema nem de exigir o cumprimento do Plano Rodoviário Nacional. Desde 2010 o Grupo Parlamentar do PCP já apresentou ao Governo 10 perguntas e requerimentos por escrito sobre o IP8. Entende o PCP que agora é tempo de a Assembleia da Republica também se comprometer com a resolução deste problemas que os governos não têm querido ou sabido resolver.

O distrito de Beja representa 11% do território nacional, contudo não tem no seu território qualquer itinerário principal ou complementar construído dos inscritos no Plano Rodoviário Nacional. O único itinerário no seu território – a A2 – apenas o atravessa não tendo qualquer utilidade estruturante para o distrito. A dispersão faz com que concelhos como Barrancos ou Odemira, cujas sedes se situam a cerca de 100 quilómetros de Beja e que dependem da deslocação à sede de distrito, por exemplo para acesso a cuidados de saúde hospitalares, não disponham de redes viárias minimamente adequadas a esta situação geográfica.

No distrito de Beja localiza-se o maior investimento agrícola de sempre realizado no país – EFMA -, um aeroporto, a maior mina de cobre da Europa, que é também um dos maiores exportadores nacionais e no entanto, a sua rede viária, nomeadamente no que concerne a itinerários principais e secundários, é miserável. Não se pode ainda ignorar a importância da ligação transfronteiriça entre Portugal e Espanha (Sines e Vila Verde de Ficalho – Espanha) quer no plano turístico, quer no plano das trocas comerciais.

É fundamental a realização das obras e intervenções necessárias, sem desperdiçar todo o investimento já realizado, que deve ser aproveitado e rentabilizado. O percurso de todo este processo já tem consequências negativas, nomeadamente a quebra de expectativas e crédito das decisões por parte dos governos. Por isso o Governo não pode remeter as suas responsabilidades para terceiros ou para concessionárias.

É inadmissível que a rede viária do distrito de Beja permaneça nestas condições!

Nestes termos, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP, apresentam o seguinte Projeto de Resolução:

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea b) do artigo 156.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, recomendar ao Governo que:

1. Encontre uma solução imediata para a situação do IP8 e do IP2 [no troço entre Évora (A6) e Castro Verde], garantindo a segurança na circulação e o arranque imediato das obras de construção, aproveitando e rentabilizando o investimento já realizado;

2. Calendarize e assegure a conclusão do IP8 na sua totalidade entre Sines e Vila Verde de Ficalho, conforme definido no Plano Rodoviário Nacional, em perfil de autoestrada e sem portagens;
3. Assuma a inserção da conclusão do IC27 e do IC4 no planeamento de construção de infraestruturas da Estradas de Portugal S.A., estabelecendo a respetiva calendarização e enquadramento financeiro;
4. Proceda à inclusão na Rede Rodoviária Nacional dos seguintes itinerários:
 - a. Ligação Beja-Aljustrel-Odemira em perfil de Itinerário Complementar;
 - b. Ligação Portel (IP2) – Moura – Ficalho (IP8);
5. Proceda à requalificação das seguintes vias:
 - a. Ligação Moura-Barrancos, por Amareleja;
 - b. Ligação Cuba-IP8;
 - c. LigaçãoCuba-IP2;
6. Assegure uma adequada inclusão nos planos de manutenção da rede rodoviária do distrito de Beja da reparação e requalificação da rede de estradas nacionais e respetivas pontes e pontões (obras de arte).

Assembleia da República, 20 de fevereiro de 2015

Os Deputados,

JOÃO RAMOS; JOÃO OLIVEIRA; PAULA SANTOS; JERÓNIMO DE SOUSA; RITA RATO;
JORGE MACHADO; DAVID COSTA; CARLA CRUZ; DIANA FERREIRA