

PROJETO DE LEI N.º 73/XIII/1.^a

DETERMINA A ISENÇÃO DE PORTAGENS NA A22 (VIA DO INFANTE)

Exposição de motivos

No dia 8 de dezembro de 2015 completaram-se 4 anos sobre a introdução de portagens na A22, também conhecida por Via do Infante, pelo então governo do PSD/CDS. A avaliação desta medida não deixa quaisquer dúvidas sobre o erro cometido no Algarve - as portagens na Via do Infante acrescentaram mais crise e tragédia à crise que a região vive.

Agravou-se a crise social e económica no Algarve, uma região que vive quase exclusivamente do turismo, com falências, encerramentos de empresas e altos índices de desemprego; o Algarve perdeu competitividade em relação à vizinha Andaluzia, elevando-se as perdas do mercado espanhol em mais de 25%, com perdas anuais de 30 milhões de euros; a mobilidade na região regrediu cerca de 20 anos, voltando a EN 125, uma “rua urbana”, a transformar-se numa via muito perigosa, com extensas e morosas filas de veículos e onde os acidentes de viação se sucedem, com muitas vítimas mortais e feridos graves.

A ilustrar o que se afirma, basta atentar nos dados recentes fornecidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR): nos últimos 11 meses, entre 1 de janeiro e 21 de novembro de 2015 foram registados no Algarve 8 646 acidentes rodoviários, com 33

vítimas mortais e 153 feridos graves. Foram mais 1 054 acidentes, 8 mortos e 30 feridos graves do que no mesmo período do ano anterior (mais 14 mortos do que em 2013).

Faro é dos distritos do país onde ocorrem mais acidentes, em grande parte na EN 125. Entre 22 de novembro de 2014 e 21 de novembro de 2015 a região registou 37 vítimas mortais e 164 feridos graves, mais 10 mortos e 23 feridos graves do que no mesmo período do ano anterior, só suplantado pelos distritos de Lisboa, Porto, Braga e Santarém. O Algarve corre o risco de chegar ao final do ano com cerca de 10 000 acidentes de viação registados, com uma média de 27 acidentes por dia - um verdadeiro “estado de guerra” não declarado, mas permanente na região. Uma situação trágica e insustentável por muito mais tempo.

A requalificação da EN 125 continua a marcar passo. E a via degrada-se cada vez mais aumentando o risco de acidentes, enquanto o governo PSD/CDS, através das Infraestruturas de Portugal, procedeu à anulação da construção de importantíssimas variantes à EN 125 nos concelhos de Lagos, Olhão, Tavira, Loulé, e à EN 2, entre Faro e S. Brás de Alportel. A EN 125 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 contrariada por Passos Coelho e o seu governo em 2011.

As portagens 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 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.

A Via do Infante não apresenta características técnicas de autoestrada e foi construída, em grande parte, fora do modelo de financiamento SCUT, tendo sido maioritariamente financiada com dinheiros europeus. Inicialmente traçada como Itinerário Complementar, a Via do Infante foi construída com recurso ao orçamento público durante os XI, XII e XIV Governos Constitucionais, assim como através de fundos comunitários, nomeadamente do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER).

A maior parte do financiamento, no valor de 132,9 milhões de euros, foi disponibilizada entre 1990 e 1993, durante o Quadro Comunitário de Apoio (QCA I), sendo que apenas o troço entre Guia e Alcantarilha foi financiado no período compreendido entre 2000 e 2006, no valor de 9,1 milhões de euros.

Os sistemas de cobrança de portagens e as exorbitantes execuções de penhora pelo seu não pagamento envergonham o Algarve (e o país) e penalizam injustamente os utentes e outros cidadãos.

Entre receitas e gastos públicos a PPP rodoviária da Via do Infante deverá apresentar um saldo deveras negativo, considerando as informações e estimativas fornecidas por diversas entidades. No final do 1º semestre de 2012 a então Estradas de Portugal produziu um relatório onde os encargos desta via ascenderam, durante os primeiros seis meses, a 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 que endividar-se em 284 milhões para cobrir a diferença.

Recentemente a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP) publicou o seu relatório anual onde revela que em 2014 os encargos líquidos do setor público com Parcerias Público Privadas (PPP) rodoviárias aumentaram 555 milhões de euros em relação a 2013, chegando a 1 069 milhões de euros. Em setembro, o governo PSD/CDS tinha anunciado uma poupança de 7 350 milhões de euros devido à renegociação das PPP rodoviárias. Mas revelou apenas cerca de 760 milhões de euros de redução, ou seja, somente 10% do valor prometido foi efetivamente garantido. Os encargos com as PPP vão aumentar em 2015: nos primeiros seis meses, custaram aos contribuintes 620 milhões de euros, mais 30% do que no mesmo período de 2014. O seu custo continuará a aumentar em 2016, mesmo após a renegociação dos contratos.

A PPP da Via do Infante também contribui assim para onerar o Estado e os contribuintes em muitos milhões de euros, mesmo considerando uma receita anual de 25 milhões de euros conforme informações veiculadas pelas Infraestruturas de Portugal. Os custos, os prejuízos provocados à economia e à sociedade da região, os mortos, os feridos, as

despesas com o SNS são largamente superiores às receitas geradas. As portagens no Algarve revelam-se assim insustentáveis por muito mais tempo.

Nunca é demais invocar o consenso alargado na região contra as portagens. Investigadores e responsáveis políticos regionais que se pronunciaram contra as portagens; assembleias municipais, órgãos executivos de Câmaras, a própria Assembleia Intermunicipal do Algarve, já se pronunciaram contra as portagens. O protesto popular anti portagens na região que já dura há 5 anos e que mobilizou milhares de pessoas, tendo como uma das principais dinamizadoras da luta a Comissão de Utentes da Via do Infante, protagonizou dezenas de marchas lentas, vários fóruns e debates, duas petições à Assembleia da República, inúmeras reuniões com Câmaras Municipais e outros organismos regionais, três manifestos, três plataformas de luta e inúmeras iniciativas envolvendo muitas entidades e associações sindicais, empresariais, políticas e outras do Algarve e da Andaluzia.

Por outro lado, o Secretário Geral do Partido Socialista e atual Primeiro Ministro, numa visita à Covilhã aquando da campanha eleitoral para as Eleições Legislativas do passado mês de outubro, referiu que era “necessário fazer a reavaliação das obrigações contratuais do Estado, eliminar e criar melhores condições de acessibilidade na região do interior e regiões transfronteiriças e de particular afluxo turístico, como a Via do Infante”. Afirmou ainda, numa entrevista à TVI, que “algumas situações em concreto devem ser vistas, por exemplo a situação da Via do Infante é objetivamente absurda porque sabemos bem que a chamada EN 125 é um cemitério, impraticável, não é alternativa e portanto não é razoável”.

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.

Com esta iniciativa, o Bloco de Esquerda pretende promover a coerência legislativa com os princípios da coesão territorial e os direitos dos cidadãos.

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

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma estabelece a isenção da cobrança de taxas de portagens nos lanços e sublanços da autoestrada do Algarve, a A22/Via do Infante, devido ao quadro socioeconómico e à inexistência de uma via rodoviária alternativa credível na região.

Artigo 2.º

Isenção de cobrança de taxas de portagens

Ficam isentos de cobrança de taxas de portagens aos utilizadores os lanços e sublanços da autoestrada do Algarve, a A22/Via do Infante.

Artigo 3.º

Regulamentação

O Governo regulamenta o presente diploma no prazo de 30 dias.

Artigo 4.º

Norma revogatória

Para os efeitos previstos no artigo 2.º, são revogadas as disposições legais aplicáveis que fundamentam a cobrança de taxas de portagens.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor com a aprovação da Lei do Orçamento do Estado subsequente à sua aplicação.

Assembleia da República, 9 de dezembro de 2015.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,