

O(S) PARADOXO(S) DAS PORTAGENS

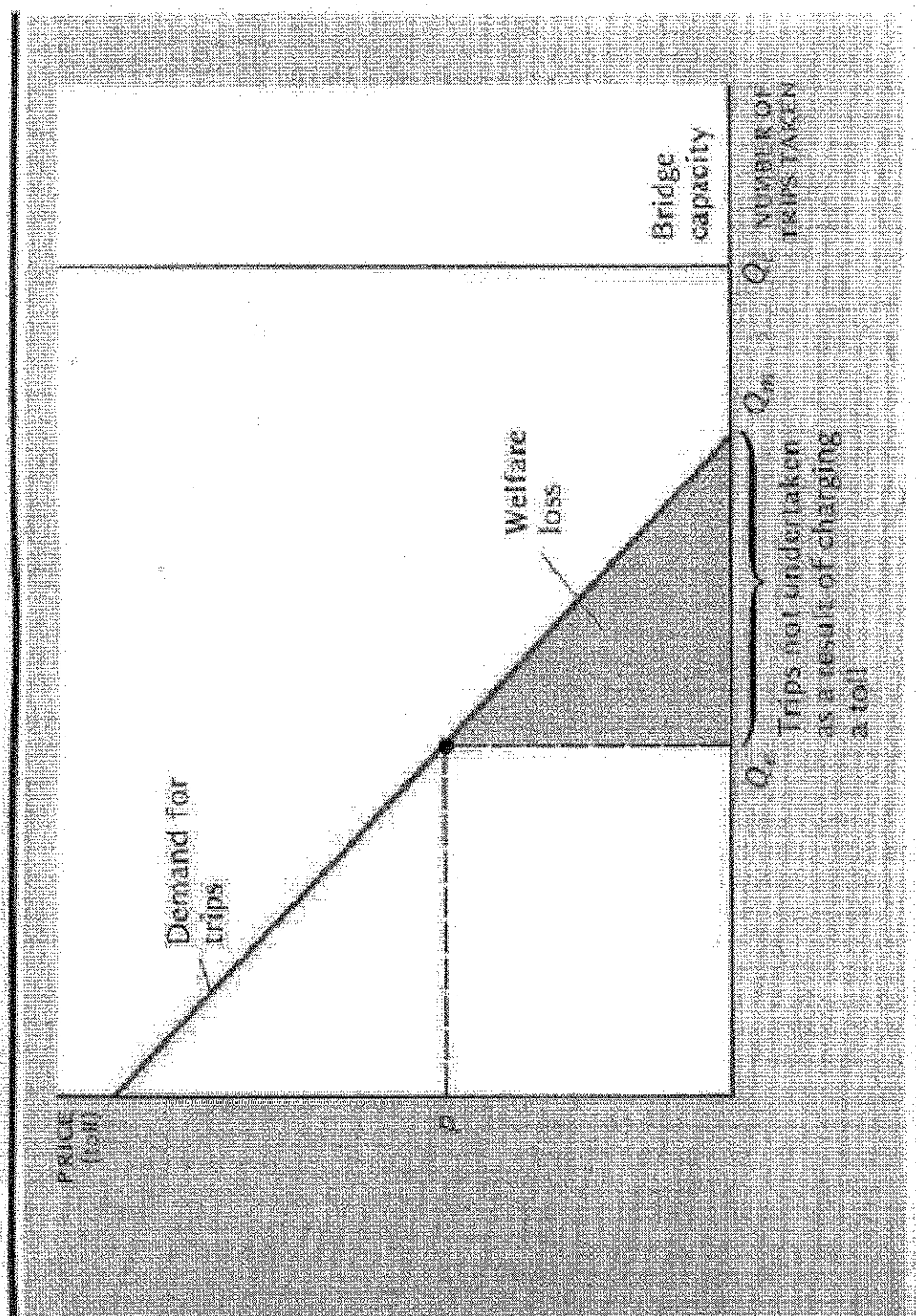
Adriano Pimpão

Universidade do Algarve

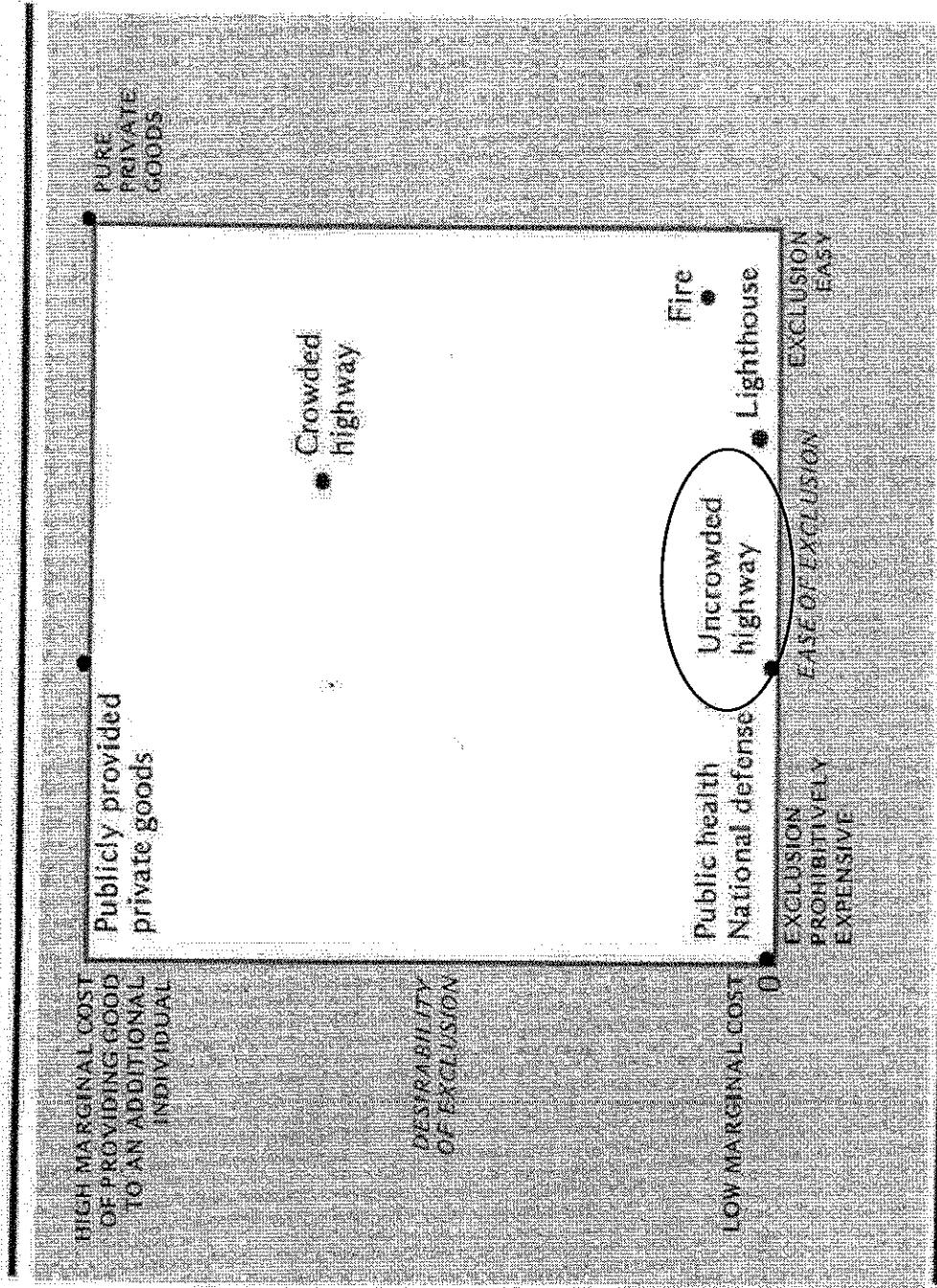
Loulé, 19 de Fevereiro de 2011

O(S) PARADOXO(S) DAS PORTAGENS

- A teoria
- A história
- Os efeitos no desenvolvimento
- O risco da evolução das receitas líquidas
- Os pressupostos e as dificuldades em “administração fechada”
- Conclusões e proposta



Fonte: Stiglitz, J. (1988), *Economics of the Public Sector*



Fonte: Stiglitz, J. (1988), *Economics of the Public Sector*

3. RESULTADOS



SCUT do Algarve

O quadro abaixo apresenta os resultados das medições de campo efectuadas nos percursos indicados no Ponto 2 deste documento, bem como a correcção dos tempos médios de percurso medidos para tempos de percursos em condições de operação médias anuais:

Medições	SCUT Algarve		Percurso alternativo à SCUT Algarve	
	Lagos > Fronteira	Fronteira > Lagos	Lagos > Fronteira	Fronteira > Lagos
Distância (km)	136,8	136,0	130,3	129,4
Tempo 1 (h:mm:ss)	1:19:04	1:26:15	2:36:29	2:31:47
Tempo 2 (h:mm:ss)	1:16:53	1:31:50	2:36:35	2:14:15
Tempo 3 (h:mm:ss)	1:19:35	1:20:45	2:48:42	2:41:57
Tempo médio (h:mm:ss)	1:22:14		2:35:18	
Velocidade média observada (km/h)	99,5		50,2	
Tempo médio corrigido (h:mm:ss)	1:10:54		2:17:21	
Velocidade média corrigida (km/h)	115,4		56,7	

Relação entre Tempo de Percurso na Alternativa e na SCUT

+ 93 %

Relação entre Velocidade de Percurso na Alternativa e na SCUT

- 51 %

Desenvolvimento e Receitas Fiscais

(Efeitos de um milhão de euros em investimento rodoviário na região)

	Algarve	Alentejo	Lisboa VT	Centro	Norte
Emprego (postos de trabalho)	13,7	-1,1	11,2	16,3	-4,7
Investimento	3,95	-0,06	5,58	0,06	3,91
Produto	10,04	-1,74	7,33	5,93	0,42
Efeitos fiscais	927				
Encargos Financeiros	547				
Investimento total	242				

Fonte: Pereira, A. e Andraz, J. (2006), *O Impacto Económico e Orçamental do Investimento em Scuts*

CRITÉRIOS DE 2006



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

3. Aplicação dos critérios de discriminação positiva - Síntese

Introdução de Portagem ?	Critério 1		Critério 2		Critério 3		Introdução de portagem?
	PIB per capita ¹ ≥ 80%	IPCC ² ≥ 90%	Tempo de Percorso Via Alter./SCUT ³ ≤ 1,3x				
NORTE LITORAL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	SIM
INTERIOR NORTE	✗	✗	✗	✗	✓	✓	NÃO
COSTA DA PRATA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	SIM
BEIRA LITORAL E ALTA	✗	✗	✗	✗	✓	✓	NÃO
BEIRA INTERIOR	✓	✗	✗	✗	✓	✓	NÃO
GRANDE PORTO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	SIM
ALGARVE	✓	✓	✓	✓	✗	✗	NÃO

¹ Ponderado pela população das NUTs III servidas, e é calculado em função da média nacional (100%)
servidos, e é calculado em função da média nacional (100%)

² Ponderado pela população dos concelhos
³ Indicador relativo aos tempos de percurso

Estimativa? dos Efeitos nas Receitas Líquidas

- Portagem média na A22: 2,5 Euros?
- Receita anual: 7M Euros
- Ajustamento reposição de equilíbrio financeiro de:
 - Estradas de Portugal, SA - Concessionária nacional? Recebe as portagens e paga às subconcessionárias
 - Euroscut (A22) por desvio de tráfego? (20%? eq. 3M €)
 - Algarve Litoral (EN125) por aumento de tráfego?
- Qual a receita líquida directa para o Estado, sem contar com o desvio de receita fiscal pela alavancagem negativa sobre o desenvolvimento?

PRESSUPOSTOS E DIFICULDADES

- Esta análise baseou-se em dados oficiais publicados ou encomendados pelo MOPTC e Estradas de Portugal, S. A..
- Os efeitos no desenvolvimento económico basearam-se na publicação dos Professores Alfredo Marvão Pereira e Jorge Andraz: “*O Impacto Económico e Orçamental do Investimento em Scuts*” (2006).
- Houve grande dificuldade em obter dados mais actualizados ou reformulações dos estudos oficiais de 2006, o que pode ter como consequência uma avaliação incorrecta ou extemporânea.
- No entanto, tal é devido à escassez de informação que devia estar publicada e acessível a todos os cidadãos, o que demonstra, também neste caso concreto, uma preferência pelo modelo da “administração fechada”.

PROPOSTA

Tendo em conta as conclusões anteriores e de forma a minorar os efeitos negativos no desenvolvimento, na segurança rodoviária e na própria evolução das receitas fiscais, propõe-se o seguinte modelo e cronograma para a introdução de portagens:

- A introdução de portagens não deve ocorrer antes da conclusão da requalificação da N125.
- Os residentes (individuais e empresas) nos concelhos inseridos numa unidade territorial em que qualquer parte do território dessa unidade fique a menos de 20 Km da via terão uma discriminação positiva, a partir de introdução das portagens e nos seguintes termos:
 - Isenções nas primeiras 20 utilizações mensais.
 - Desconto de 50% nas 20 utilizações seguintes.
- Isenção total para todos os utilizadores durante o mês de Agosto.

Nota: Esta proposta, coerente com todos os compromissos e legislação assumidos pelos governos até Setembro de 2010, implica alteração da resolução do Conselho de Ministros 75/2010, publicada a 22 daquele mês.

CONCLUSÕES

- As portagens não favorecem o desenvolvimento numa região como a do Algarve, nomeadamente pelo efeito negativo no crescimento do PIB.
- Há uma contradição em introduzir portagens na A22 e em requalificar a N125: i) O desvio de tráfego faz diminuir as receitas das portagens na A22 e diminuir a qualidade de serviço na N125.
- O esforço para a diminuição da sinistralidade é, em consequência, contrariado por este desvio de tráfego.
- A longo prazo haverá uma descida de receitas fiscais, face ao efeito recessivo da introdução de portagens.
- A barreira das portagens numa região com povoamento disperso é fortemente penalizador dos movimentos pendulares e da eficiência da mobilidade.
- Os critérios para aplicação de portagens estabelecidos em 2006 pelo MOPTC, nomeadamente no que se refere ao critério do tempo de percurso, foram subalternizados pelo objectivo de maximização das receitas fiscais.