

## PROJETO DE RESOLUÇÃO n.º 283/XIII/1ª

### RECOMENDA AO GOVERNO QUE PROMOVA A REDUÇÃO DO VALOR DAS PORTAGENS NAS AUTOESTRADAS DO INTERIOR E NAS VIAS RODOVIÁRIAS SEM ALTERNATIVAS ADEQUADAS DE MOBILIDADE E SEGURANÇA

#### Exposição de motivos

Ao longo das últimas décadas o país, através das decisões dos vários Governos, teve a necessidade de efetuar fortes investimentos em infraestruturas rodoviárias.

Esta necessidade resultou, em grande parte, do facto do país ter vivido décadas de alheamento da necessidade de investimento em infraestruturas rodoviárias de qualidade, que permitissem uma adequada mobilidade de pessoas e mercadorias, que aproximassem o interior do litoral, que minorassem os impactos da interioridade, que reduzissem a elevada sinistralidade que o país apresentava e que permitissem criar as condições necessárias para um crescimento harmonioso e coeso.

Assim, a necessidade de serem construídas vias rápidas de circulação, uma vez assumidas enquanto autoestradas com portagem (sujeitas a pagamento pela sua utilização), outras classificadas como vias SCUT (Sem Custos Para o Utilizador) levaram a que os X, XI e XII Governos, de Cavaco Silva, tenham lançado 1177 km de autoestrada, os XIII e XIV Governos, de António Guterres, tenham lançado 1000 km, o XV Governo, de Durão Barroso, tenha lançado 119 km e os XVII e XVIII Governos, de José Sócrates, tenham lançado 428 km.

Após a contratualização feita pelo XIV Governo, de António Guterres, e pelo XV Governo, de Durão Barroso, na construção de autoestradas em regime SCUT, o XVI Governo, de Pedro Santana Lopes, aprovou a RCM n.º 157/2004 de 5 de novembro, que determinou a introdução de portagens e o princípio do utilizador pagador. Em fevereiro de 2005, o Governo anunciou o modelo de implementação do princípio do utilizador pagador nas autoestradas em regime SCUT.

Esse modelo previa a introdução de portagem através da adoção do Modelo Free Flow (pórticos) em plena via com identificadores DSRC colocados no automóvel.

Mais tarde, o XVII Governo, de José Sócrates, anunciou, em Outubro de 2006, o estudo “regime SCUT enquanto instrumento de correção de assimetrias regionais - Critérios para aplicação de portagens” que defendia que as SCUT deverão permanecer como vias sem portagem enquanto se mantiverem as condições que as justificaram, em nome da coesão nacional e territorial. O estudo conclui que a implementação de portagens nas SCUT deve ser condicionada quer aos indicadores de desenvolvimento socioeconómico das regiões em causa, quer às alternativas de oferta no sistema rodoviário. Com base nesse estudo o XVII Governo iniciou, em 2007, as negociações para a introdução de portagens na Scut Norte Litoral, no troço Porto/Viana, na SCUT Costa de Prata e Grande Porto, as únicas cujos índices de desenvolvimento socioeconómico superaram os parâmetros do estudo. Em 16 de Setembro de 2008 a Assembleia da República aprovou a Lei 60/2008, que autorizou o Governo a legislar sobre a instalação obrigatória de um dispositivo eletrónico de matrícula (DEM) em todos os veículos automóveis, tendo em vista a sua deteção e identificação eletrónica. Em 14 de junho de 2010 foi publicado o Decreto Lei 67-A/ 2010 que identifica os lanços e/ou sublanços que passaram a ficar sujeitos a um regime de cobrança de taxas de portagem.

Em 24 de Junho de 2010, o Grupo Parlamentar do PSD apresentou uma iniciativa legislativa para revogação da legislação que possibilitava a instalação de um modelo de cobrança de portagens e afirmando que “O PSD insta o Governo que apresente até ao dia 9 de Julho de 2010 uma nova iniciativa legislativa que comprometa, o Partido Socialista e o Governo, com um calendário para a introdução universal das portagens que deverá ficar concluído até ao final deste ano, sob pena do PSD votar favoravelmente a suspensão de qualquer diploma legal que contrarie, no todo ou em parte, este princípio (princípio da universalidade). Não há portagens regionais, o princípio tem que ser muito claro, ou pagam todos ou não paga ninguém”.

Em consequência, em 22 de Setembro de 2010, foi publicada a RCM nº75/2010 que adotou o princípio da universalidade na implementação do regime de cobrança de taxas de portagem e o princípio da discriminação positiva para os utilizadores locais das regiões mais desfavorecidas.

Esta Resolução determinou que o regime da discriminação positiva se consubstancia na aplicação de um sistema misto de isenções e de descontos nas taxas de portagem, para as populações e empresas locais, através de isenções nas primeiras dez utilizações mensais e de descontos de 15 % nas utilizações seguintes da respetiva autoestrada SCUT.

O XVIII Governo implementou, em outubro de 2010, a cobrança de portagens e o regime de isenções e descontos nas SCUT Norte Litoral, no troço Porto/Viana, na SCUT Costa de Prata e Grande Porto.

Em 28 de Novembro, através do Decreto-lei nº111/2011, o XIX Governo, de Pedro Passos Coelho, introduziu portagens na SCUT Algarve, SCUT Beira Interior, SCUT Interior Norte, SCUT Beira Litoral e Alta e na A23 nos troços A1/Abrantes. Mais tarde, em outubro de 2012, através da Portaria nº342/2012, eliminou as isenções que discriminavam positivamente as regiões mais desfavorecidas.

Anunciou ainda, em vários documentos oficiais, o princípio da extensão da introdução de portagens às vias ainda não portajadas bem como a universalização do dispositivo eletrónico que permita a sua cobrança.

Em resultado das decisões do XIX Governo, a partir de 2012, a introdução de portagens nas antigas SCUT não foi acompanhada de medidas de discriminação positiva para as populações e empresas de territórios desfavorecidos nem para territórios sem alternativas adequadas de mobilidade.

Em consequência, as condições de mobilidade nestas regiões degradaram-se fortemente, a qualidade de vida diminuiu, os índices de conforto regrediram, a circulação rodoviária nas ex-SCUT baixou de forma drástica, forçando a que o trânsito tenha voltado para as velhas estradas nacionais sem condições mínimas de escoamento viário e de segurança, a sinistralidade rodoviária aumentou, invertendo uma tendência de descida de muitos anos.

As fortes consequências para o desenvolvimento destes territórios, para o emprego, para a coesão territorial aconselham a um acompanhamento e monitorização permanente destas decisões bem como a uma procura constante de soluções que permitam a cada momento assegurar a reposição das condições adequadas para a competitividade das regiões e para a igualdade de oportunidades das populações e empresas.

Adicionalmente, começa-se agora a conhecer alguns pormenores das renegociações efetuadas pelo XIX Governo que se traduziram numa efetiva diminuição da qualidade de serviço exigida e contratualizada com as concessionárias. As notícias já conhecidas de desligar a iluminação pública nas autoestradas renegociadas é um bom exemplo dessa deterioração da qualidade de serviço feita à conta de desinvestimento na conservação das vias, com o conseqüente aumento do risco de degradação com previsíveis conseqüências ao nível das condições de circulação e da segurança rodoviária.

E começa-se agora a saber, igualmente, que as reduções nas renegociações dos contratos de PPP's não foram tão elevadas como foram anteriormente apregoadas pelo Governo PSD/CDS-PP, em que de 7,2 mil milhões de euros a poupança foi de cerca de 10% desse montante, e que ocorreram transferências de receitas do Estado, como as portagens nalgumas vias, que passaram a constituir-se como receita das Concessionárias.

E, convenhamos, todos estes factos em nada beneficiam as negociações que têm de ser realizadas com as Concessionárias.

Acresce que as decisões do XIX Governo na área da saúde com o encerramento de diversas serviços de saúde, na área da justiça com o encerramento de tribunais, na área das comunicações com o encerramento de postos de correios e a não construção das redes de fibra óptica em todo o país, na área da administração local com a extinção de freguesias e a política cega de austeridade que diminuiu fortemente os rendimentos de populações e empresas contribuíram em todo o país e em especial nos territórios do interior para a forte degradação das condições de vida e para a deterioração da competitividade das regiões.

Em conseqüência a queda da riqueza, o aumento do desemprego, o aumento da emigração, a diminuição do investimento público e privado e a desertificação dos distritos do interior foi uma constante nos últimos 4 anos.

É necessário criar as condições para inverter esta situação, o país não se pode dar ao luxo de desprezar uma parte significativa do seu território, precisa de políticas que promovam o desenvolvimento, a utilização dos recursos disponíveis, a criação de riqueza, a criação de emprego, promovendo a igualdade de oportunidades para as pessoas, empresas e territórios.

É necessário criar políticas que permitam uma utilização adequada e eficiente dos recursos e infraestruturas disponíveis, que não são plenamente utilizados por práticas e políticas adotadas num passado recente.

É necessário utilizar novas estratégias incluindo o uso de práticas de discriminação positiva.

É necessário termos uma política de mobilidade que promova o desenvolvimento e a competitividade das regiões.

É necessário rentabilizar o investimento feito nas nossas infraestruturas rodoviárias maximizando a sua utilização e minimizando a criação de novos custos noutras infraestruturas por uma sobreutilização erradamente induzida.

É necessário repensar e avaliar os impactes da introdução de portagens nas antigas SCUT e, tal como tem sido feito por este Governo, é necessário continuar a cumprir com o compromisso eleitoral do Partido Socialista que, sobre esta matéria, defende a redução dos valores pagos nas portagens das ex. Scut.

Num contexto de existência de portagens em todas as concessões ex-Scut de norte a sul do país, é necessário criar políticas que permitam rentabilizar o investimento feito nas nossas infraestruturas rodoviárias, potenciar utilização adequada e eficiente dos recursos e infraestruturas disponíveis, e reavaliar, de forma abrangente, e forma coerente com os instrumentos vigentes, o plano de investimentos da Infraestruturas de Portugal I.P e o seu modelo de financiamento, designadamente no que respeita à cobrança de portagens,

Neste quadro, de forma a assegurar uma repartição de riqueza mais justa e a criação de condições para um maior desenvolvimento do interior do país, importa que este redesenho de políticas assegure uma discriminação positiva do interior, e leve em linha de conta os trabalhos desenvolvidos nas estruturas criadas para o seu desenvolvimento, nomeadamente a Unidade de Missão para a Valorização do Interior.

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do art.º 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que seja implementado, no mais curto prazo possível, o processo de redução do valor das portagens nas autoestradas do interior e nas vias rodoviárias sem alternativas adequadas de mobilidade e segurança.

Palácio de São Bento, 29 de abril de 2016.

As Deputadas e os Deputados,

João Paulo Correia

Luis Moreira Testa

Carlos Pereira

Hortense Martins

Ricardo Bexiga

António Cardoso

Hugo Costa

Fernando Jesus

António Eusébio

André Pinotes Batista

Pedro Coimbra

Santinho Pacheco

Júlia Rodrigues

Francisco Rocha

Joana Lima

José Miguel Medeiros

António Borges