



Comissão de Economia e Obras Públicas

Informação

Projeto de Resolução n.º 1062/XII (3.ª)

– (BE)

Discussão ocorrida nos termos do artigo 128.º, n.º 1, do RAR, em reunião da Comissão de 09/07/2012

1. Oito Deputados do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda tomaram a iniciativa de apresentar o Projeto de Resolução (PJR) n.º 1062/XII (3.ª) – (BE), ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º (Poderes dos Deputados) da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º (Poderes dos Deputados) do Regimento da Assembleia da República (RAR).
2. A iniciativa deu entrada na Assembleia da República a 05 de junho de 2014, tendo sido admitido no dia seguinte, data na qual baixou à Comissão de Economia e Obras Públicas.
3. A discussão do Projeto de Resolução (PJR) n.º 1062/XII (3.ª) – (BE) ocorreu nos seguintes termos:

(A Senhora Deputada Mariana Mortágua (BE) usou da palavra para apresentar o projeto de resolução em epígrafe, reiterando os argumentos que dele constam. Referiu que a autoestrada transmontana foi construída em cima do IP4 e que a única alternativa que existe é a EN15, que não tem capacidade para absorver o trânsito que circula pela nova autoestrada. As populações desta região vão ficar sem uma alternativa viável, reiterou. A oradora afirmou pretender que se clarificassem as declarações do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações de maio passado e se garantisse às populações que o que tinha sido prometido iria ser cumprido ou, então, se encontrassem alternativas seguras e viáveis para quem não pode pagar as portagens na autoestrada.

Usaram da palavra os Senhores Deputados Bruno Dias (PCP), Luís Leite Ramos (PSD), Hélder Amaral (CDS-PP) e Paulo Campos (PS).

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) referiu que a situação de faltas de alternativas que se verifica neste caso verifica-se também na A23, na A24 e na transformação em autoestrada do IP3 e lembrou que o PCP tem uma posição de fundo sobre o problema de financiamento da rede viária que coloca em regra nestas discussões. Afirmou que nestes casos de particular gravidade as pessoas ficavam sem alternativa porque a autoestrada tinha sido construída por cima da via alternativa e que este caso era ainda mais grave depois de todo o processo do túnel do Marão. Informou que o seu grupo parlamentar acompanhava a ideia de que não se deviam penalizar as populações, e

Comissão de Economia e Obras Públicas

que isso é a tradução concreta da política dos Governos em matéria de financiamento da rede viária. Concluiu que muitos preferiam que não existisse autoestrada, mas as pessoas não deveriam ser forçadas a pagar portagem para terem uma vantagem que não podem escolher, e este é que era o problema.

Pelo Senhor Deputado Luís Leite Ramos (PSD) foi afirmado que o seu partido mantinha a defesa do princípio do utilizador/pagador em toda a extensão da rede. Lembrou que existiam já troços desta autoestrada que eram portajados e que a matéria tinha ficado esclarecida em fevereiro de 2011, quando o Primeiro-Ministro de então afirmou que esta via seria portajada, tal como as outras SCUT do país. Concluiu, afirmando que a decisão final, as condições e a forma como as portagens iriam ser introduzidas seria ajustada a um conjunto de premissas que o Governo tinha já reconhecido que tinham de ser melhoradas.

Por sua vez, o Senhor Deputado Hélder Amaral (CDS-PP) recordou o nível de sinistralidade em vias como o IP5 e reiterou a importância da autoestrada transmontana para as populações daquela região, em termos de melhoria da competitividade do território, segurança rodoviária e capacidade para atrair investimento. Achou razoável que os utilizadores da infraestrutura possam contribuir para o pagamento da mesma. Entendeu que era razoável a defesa do princípio do utilizador/pagador, encontrando-se uma fórmula que introduza critérios de justiça, e a universalidade do sistema e concluiu afirmando que a autoestrada transmontana não era diferente de todas as outras.

O Senhor Deputado Paulo Campos (PS) lembrou que a autoestrada transmontana tinha sido contratualizada como SCUT, com exceção de dois troços, porque seria construída em cima do IP4. Quando o anterior Governo anunciou a introdução de portagens, continuou, deu logo conta dos critérios que estavam na base dessa decisão e de quais as autoestradas que seriam abrangidas, mas o PSD tinha exigido que fosse estendida a todas as autoestradas que funcionavam em regime SCUT. Lembrou também que esta infraestrutura é uma subconcessão, financiada pelo Estado e que não era por ser uma autoestrada que o Estado deveria abdicar de pagar essa infraestrutura. Recordou que esta via permitiu a ligação entre Bragança, Vila Real e Porto de forma mais célere e mais segura e que a introdução desta portagem não decorria de qualquer diretiva comunitária, ao contrário do que tinha sido afirmado pelo Secretário de Estado e pelo Primeiro-Ministro em maio passado. Concluiu reiterando



Comissão de Economia e Obras Públicas

que o seu partido era frontalmente contra a introdução de portagens nesta autoestrada bem como nas A23, A24 e A25.

Tornou a usar da palavra o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP), para recordar que o contributo das portagens para o financiamento da rede viária era marginal e que se estava a colocar as pessoas a pagar por opção ideológica e que havia uma parte significativa da população para quem fazia muita diferença o pagamento destas portagens e para muitas empresas isso poderia significar ter ou não uma unidade produtiva em determinada região. Afirmou que defender o princípio da igualdade para justificar o pagamento por todos era muito perigoso, pois hoje existe um conjunto de ligações em que o pagamento de portagens não é solicitado e o financiamento não é substancialmente alterado por causa disso, mas aqui está a introduzir-se um princípio profundo de desigualdade. Concluiu, referindo que se falava muito na introdução das portagens para não sobrecarregar nos impostos mas no último ano mantiveram-se as portagens e a receita do IRS aumentou 35%.

Encerrou a discussão a Senhora Deputada Mariana Mortágua (BE), para lembrar a existência do princípio do utilizador/pagador mas também a do princípio da escolha e obrigar as pessoas a pagar quando não havia alternativa violava este último. Do que se trata é que quem pode paga, quem não pode pagar fica com a estrada pior, afirmou. Ora, prosseguiu, esta não é a visão do BE, porque não é racional, prejudica a atividade económica nesta área e a coleta de impostos. O princípio da redistribuição não se faz dando desconto nas portagens, faz-se nos impostos pagando mais quem mais ganha, referiu. Concluiu, afirmando que as pessoas não deviam ter de pagar para terem acesso à segurança, que se tratava de uma das zonas mais pobres do país e se deveria ter consciência do que se estava a exigir às pessoas).

4. O Projeto de Resolução n.º 1062/XII (3.ª) – (BE) foi objecto de discussão na Comissão de Economia e Obras Públicas, em reunião de 09 de julho de 2014.



Comissão de Economia e Obras Públicas

5. Realizada a sua discussão, remete-se esta Informação a Sua Excelência a Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 128.º do Regimento da Assembleia da República.

Assembleia da República, em 18 de julho de 2014

O PRESIDENTE DA COMISSÃO

(PEDRO PINTO)

