

## PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 65/XIV/1ª

### PELA ABOLIÇÃO DAS PORTAGENS NA A28 – AUTOESTRADA DO NORTE LITORAL

#### EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A A 28 – Auto-estrada do Norte Litoral constitui-se como o eixo estrutural da região Norte Litoral, ligando o Porto a Vilar de Mouros e atravessa os concelhos de Matosinhos, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Esposende, Viana do Castelo e Caminha, nos distritos de Porto, Braga e Viana do Castelo.

Até meados da década de 2000, esta rodovia não era considerada uma auto-estrada, mas sim uma via rápida com perfil transversal de auto-estrada estando numerada como IC1 em todos os troços que então já estavam em funcionamento. Os troços mais antigos resultam do aproveitamento de estradas pré-existentes. Entre os nós de Modivas e Póvoa de Varzim norte resulta da duplicação da variante à EN13, construída em 1985 com perfil de via rápida com uma via em cada sentido de circulação.

A concessão começa em Matosinhos e termina em Vilar de Mouros. A A 28 está articulada com várias zonas industriais dos municípios que atravessa, por ter sido construída como via rápida, parte do IC1, construído no início da década de 1990 para servir de alternativa à N13, estrada já então congestionada e urbanizada em grande parte do seu percurso.

Devido ao seu perfil foi classificada como auto-estrada e integrada na rede nacional, tendo para isso sido realizadas algumas melhorias de asfalto; foi concessionada à então Euroscut Norte (actual Auto-Estradas do Norte Litoral) e passou a regime SCUT, apesar de não ter sido construída neste regime.

Em Outubro de 2006, o primeiro-ministro José Sócrates anunciou o fim da concessão sem custos para o utilizador, o que levou à criação de diversas associações de utilizadores que desde então têm protestado frequentemente contra a implementação de portagens. A A28 foi uma das auto-estradas que a 15 de Outubro de 2010 passou a ser taxada através de portagem electrónica entre Matosinhos e Viana do Castelo.

Passados nove anos sobre a introdução das portagens, vários são os motivos para que a A28 recupere o seu estatuto de SCUT, ou seja, sem custos para o utilizador.

Desde logo porque esta ex-Scut entre Viana do Castelo e Porto, deveria ter merecido a mesma discriminação positiva que o Governo anunciou, naquela data para as auto-estradas do Interior e sem vias alternativas. E isto porque, embora o distrito de Viana do Castelo seja um distrito litoral, os seus índices de desenvolvimento são comparáveis aos distritos do interior, objeto da referida discriminação positiva. A isso acresce que, após a entrada em funcionamento da A28, a EN13 foi progressivamente adaptada para trânsito local, fazendo actualmente parte da área urbana de muitas localidades no seu trajecto pelo que em diversos troços a velocidade é limitada, o trânsito controlado por semáforos e, inclusivamente, na ponte de Fão o trânsito é interdito a veículos pesados. Tendo isto em conta, a EN 13 não se constitui, de todo, como uma verdadeira alternativa à A28.

Depois porque se verifica que a aplicação de portagens tem castigado e prejudicado este território de Viana do Castelo e todo o Alto Minho, pois, foram inúmeros os problemas e constrangimentos criados com a implementação desta medida em 2010 e que constituíram um forte entrave à competitividade da região tendo-se ainda constituído como um fator prejudicial para as relações transfronteiriças da mesma.

Por outro lado os custos resultante das portagens, quer para os cidadãos, quer para as empresas é uma realidade em muitos casos inoportável, tendo originado o encerramento e a deslocalização de empresas para outras regiões, nomeadamente para a área do grande Porto.

Esses custos tiveram consequências particularmente graves para Viana do Castelo, pois o comércio local perdeu 49,5%, a hotelaria 57% do seu negócio. Perderam-se quadros técnicos, que se deslocavam de outros territórios, que deixaram de dar o seu contributo nas empresas locais, perderam-se médicos que deixaram o hospital de Viana do Castelo, devido aos elevados custos com deslocações.

Um estudo levado a cabo em outubro de 2015 pelas Infraestruturas de Portugal, revelou que a receita total dos primeiros cinco anos de vigência da cobrança de portagens fora de aproximadamente 420 milhões de euros, receita esta que não terá compensado os custos directos e indirectos da medida. A título de exemplo um dos muitos efeitos perversos da medida foi o do aumento de tráfego na ordem de 30 a 40% nas estradas nacionais circundantes, com o conseqüente aumento dos gastos de combustíveis, dos níveis de poluição, o desgaste das estradas nacionais e a sinistralidade rodoviária.

Estes custos não terão sido compensados pela receita obtida com as portagens pois que foi inegável a diminuição de tráfego em todas as ex-scut, particularmente na A28, que foi, na ordem de 35%. A isto acresceu uma perda significativa da utilização do aeroporto Sá Carneiro por parte dos vizinhos galegos, cuja redução foi superior a 50%.

Finalmente os portugueses pagam mais do que o suficiente de impostos, directos e indirectos, para poderem circular, sem pagar, em estradas para as quais não existem, sequer, alternativas minimamente praticáveis. Acresce que esta auto-estrada não passa, em grande parte, de uma composição feita de antigos troços de estradas mais antigas encontrando-se, já, plenamente amortizada. É de uma flagrante injustiça que os portugueses, para além de esmagados por impostos, tenham ainda de ser as vítimas indefesas de mais um dos florescentes negócios do Estado.

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que proceda à imediata abolição de portagens na A28

Assembleia da República, 14 de novembro de 2019

O Deputado do CHEGA

André Ventura