



Projeto de Resolução N.º 1857/XIII/4ª.

Abolição de portagens na A25

A aplicação de portagens nas regiões que não têm alternativas de mobilidade e com índices económicos abaixo da média nacional são uma forma de originar e reforçar ainda mais as injustiças e desigualdades existentes no país, quando as políticas públicas deveriam incidir e garantir a coesão, combater as assimetrias e promover a igualdade entre cidadãos e territórios.

No caso da A25, também designada por Autoestrada das Beiras Litoral e Alta, a aplicação de portagens é um exemplo de como as políticas públicas, se não tiverem em conta os sectores económico e social e demais domínios, nomeadamente ambiental, podem contribuir para fragilizar a qualidade de vida das populações, provocando a perda de competitividade, com a acentuada penalização das empresas instaladas e consequentes para toda a região.

A ausência de portagens em autoestradas sem custos para o utilizador, em particular no interior, foi sempre justificada com a necessidade de compensar as regiões do país com medidas de discriminação positiva, tendo em conta as disparidades existentes. No entanto, por opções meramente economicistas, os Governos do PSD/CDS e PS conduziram à implementação de políticas exatamente opostas, com a decisão de portajar vias estruturantes do interior do país, até aí sem custos para o utilizador (SCUT). Uma medida que não resolveu qualquer problema financeiro, mas que antes agravou consideravelmente a dinâmica destes territórios.

De facto, a A25 que serve sobretudo os distritos de Aveiro, Viseu e Guarda, não deveria representar custos para os utilizadores, exatamente porque estão presentes as duas premissas que deveriam justificar a não aplicação de portagens, por um lado, porque se localiza em dois distritos, Guarda e Viseu, cujos indicadores de desenvolvimento socioeconómico são inferiores à média nacional e, por outro, por não existirem alternativas de mobilidade.

A introdução de portagens na A25, e demais vias SCUT, ocorreu no ano de 2011, tendo sido uma decisão do Governo PSD/CDS, que veio, no entanto, consolidar uma resolução tomada, em 2010 pelo Governo do PS. Apesar das críticas e posições contrárias, manifestadas pelo PSD e CDS durante o período eleitoral ocorrido na

Primavera de 2011, após as eleições legislativas, decidiram avançar com a conclusão do processo de introdução de portagens.

É entendimento dos Verdes que a A25, não devia ter custos para os utilizadores, uma vez que nesta região não existe uma verdadeira alternativa de mobilidade a nível rodoviário e ferroviário que possibilite às pessoas deslocarem-se no seu território sem constrangimentos.

O percurso alternativo à A25 é a Estrada Nacional 16 (EN16), que não constitui uma opção viável de mobilidade. A ligação entre a Gafanha da Encarnação (Ílhavo) e a fronteira de Vilar Formoso (Almeida) pela A25 tem uma extensão de 199 km, demorando menos de duas horas para percorrer esta distância, enquanto pela EN16 para além do percurso ser mais extenso, em parte sinuoso e com inúmeras curvas os utilizadores demoram pelo menos mais três horas, ou seja, o tempo despendido nunca é inferior a 5 horas.

Importa salientar que a A25; implementada com recurso a uma Parceria Público Privada, que, tal como as outras PPP's, se tem traduzido num enorme calvário de prejuízos para o estado, com uma fatura pesada para o futuro e que se traduz na deterioração territorial e social do país; foi construída em cima do antigo Itinerário Principal n.º 5 (IP5) impossibilitando que essa mesma via constituísse uma alternativa.

Aquando da transformação do IP5 em perfil de autoestrada (A25), os principais argumentos prendiam-se com a necessidade de encurtar distâncias, dimensionar a via para o excesso de tráfego que circulava no IP, uma vez que este ultrapassou rapidamente o volume de tráfego para o qual foi projetado, assim como garantir a segurança dos utilizadores e reduzir os elevados índices de sinistralidade rodoviária verificados.

Nas cerca de duas décadas que o IP5 esteve em funcionamento, devido às debilidades do traçado, aos erros de projeção e aos defeitos de construção, foram milhares os acidentes que ocorreram nesta via com centenas de vítimas mortais, chegando a ser considerada a estrada mais perigosa do país e apelidada de "estrada da morte".

A construção de uma via estruturante ligando as Beiras e o Litoral ao exterior, constituiu uma mais valia para toda a região. Aliás foi após a construção do IP5/A25 que surgiram muitas zonas industriais nos concelhos atravessados por esta via rápida com a fixação de inúmeras empresas e respetiva criação de postos de trabalho, fomentando a dinâmica económica de toda uma região que estava a atravessar sérios problemas com a desvalorização das atividades primárias, em particular da agricultura.

Contudo, com a aplicação de portagens em 2011 as populações e empresas sentiram-se lesadas e enganadas, dado que foi prometido que a transformação do IP5 em perfil de autoestrada não traria mais custos para as populações e para as empresas. As empresas quando se instalaram nas áreas circundantes ao IP5 /A25 tiveram em conta cenários que não previam portagens sendo esta uma das principais vantagens competitivas.

Para além dos custos económicos e sociais, a aplicação de portagens na A25, veio acrescentar outros custos, nomeadamente de segurança e também ambientais, sobretudo na parte ocidental, por exemplo na EN109, com o desvio de tráfego para as estradas secundárias e urbanas de forma fugir às portagens, aumentando o risco de acidente e os níveis de poluição atmosférica e sonora.

A aplicação de portagens na A25 tem merecido uma forte oposição de empresários, mas também a luta de movimentos de utentes, autarcas e populações, pelos impactos negativos na dinâmica económica e social de toda uma região.

Pelo exposto, torna-se evidente que a introdução de portagens na A25 está a ter consequências muito negativas para as populações e empresas locais, transformando-se num obstáculo ao desenvolvimento económico, à mobilidade, já de si reduzida, e um convite claro ao seu despovoamento e ao definhamento destas zonas do país.

A abolição de portagens para além de combater e atenuar as assimetrias existentes, e equilibrar os índices socioeconómicos, seria uma medida extremamente importante para compensar as populações e empresas pelos grandes incêndios do verão de 2017, pois parte dos distritos de Viseu e da Guarda foram afetados direta ou indiretamente pelos fogos de 15 de outubro de 2017.

Assim, o Grupo Parlamentar “Os Verdes” propõe, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, que a Assembleia da República recomende ao Governo que considere a abolição das portagens na A25 – Autoestrada das Beiras Alta e Litoral.

Assembleia da República, 12 de outubro de 2018

Os Deputados,

José Luís Ferreira

Heloísa Apolónia