

## Informação

Projetos de Resolução n.ºs

1024/XIII/2.<sup>a</sup> (PCP) e 1046/XIII/2.<sup>a</sup> (BE)

Discussão ocorrida nos  
termos do artigo 128.º  
n.º 1 do RAR, em  
reunião da Comissão de  
27/6/2018

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

1. Onze Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP) tomaram a iniciativa de apresentar o Projeto de Resolução (PJR) n.º 1024/XIII/2.<sup>a</sup> (PCP), 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. Dezanove Deputados do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE) tomaram a iniciativa de apresentar o Projeto de Resolução (PJR) n.º 1046/XIII/2.<sup>a</sup> (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).
3. As iniciativas deram entrada na Assembleia da República a 19 de julho de 2017 e 5 de setembro de 2017, respetivamente, tendo sido admitidas a 21 de julho e 6 de setembro, datas nas quais baixaram à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas.
4. Os Projetos de Resolução n.ºs 1024/XIII/2.<sup>a</sup> (PCP) e 1046/XIII/2.<sup>a</sup> (BE) foram objeto de discussão na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, em reunião de 27 de junho de 2018.
5. A discussão dos Projetos de Resolução n.ºs 1024/XIII/2.<sup>a</sup> (PCP) e 1046/XIII/2.<sup>a</sup> (BE) ocorreu nos seguintes termos:

A Senhora Deputada Paula Santos (PCP) apresentou o PJR n.º 1024/XIII/2.<sup>a</sup> (PCP), tendo lembrado que a discussão em torno das portagens das ex-SCUT vinha com frequência à Assembleia da República porque o PCP se tinha oposto à sua introdução, uma vez que contrariava o objetivo com que estas vias tinham sido criadas – contribuir para a eliminação das assimetrias regionais existentes e ser medida de discriminação positiva para as regiões do interior – e a realidade tinha comprovado que a existência de portagens, em particular na A23, tinha sido penalizador para as populações e atividades económicas dos distritos que atravessava. Referiu as repercussões negativas das portagens na A23 para as populações, porque representam custos

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

acrescidos nas suas deslocações, e para as empresas da região, nomeadamente com encerramento de muitas delas e redução de postos de trabalho, afirmando que as empresas precisavam de medidas que incentivassem o oposto, o desenvolvimento económico, a instalação de empresas e a criação de emprego. Abordou também a questão do aumento de tráfego nas estradas nacionais, devido às portagens, lembrando que as mesmas tinham sido deixadas ao abandono, sem investimento, o que implicou um aumento da sinistralidade rodoviária. Referiu ainda a contestação dos movimentos de utentes, movimentos sindicais e associações empresariais à introdução de portagens e a consequente redução de 15% no seu valor, tendo considerado que a redução tinha ficado muito longe do necessário. Concluiu, defendendo a abolição das portagens na A23, considerando que essa era uma medida da mais elementar justiça para com regiões já penalizadas pelas suas características próprias, tendo em conta que as portagens eram mais um elemento que contribuía para a desertificação, o despovoamento e o aumento das assimetrias regionais.

O Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) apresentou o PJR 1046/XIII/2.<sup>a</sup> (BE), tendo lembrado a razão da criação das SCUT e afirmado que a introdução de portagens tinha tido um efeito contrário a essa finalidade, com reflexo num aumento significativo da sinistralidade rodoviária e num enorme custo social. Fez referência a estudos que provam que esta política seguida pelo PSD e CDS-PP no Governo anterior, baseada no princípio do utilizador/pagador, que passou a fazer com que todas as autoestradas tivessem um custo de acesso, teve como consequência negativa a redução da atividade de um vasto conjunto de empresas, dos empregos e dos serviços públicos nesses territórios. Deu ainda conta da tendência de encerramento de serviços que foram privatizados, com consequente desertificação, e defendeu a necessidade de repensar o território e o papel das infraestruturas de acesso quer rodoviárias quer ferroviárias a esses territórios do interior. Concluiu, afirmando que o projeto de resolução apresentado pelo seu grupo parlamentar pretendia responder a este conjunto de preocupações.

Usaram da palavra, para intervir no debate, os Senhores Deputados Hortense Martins (PS), Paulo Rios de Oliveira (PSD), Hélder Amaral (CDS-PP) e Bruno Dias (PCP).



### Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

A Senhora Deputada Hortense Martins (PS) saudou os dois projetos de resolução e lembrou que esta via foi construída com características de SCUT por decisão do PS, e tinha sido construída em cima de um itinerário principal, sendo a única via de acesso das populações àqueles territórios e tendo reduzido para metade o tempo do trajeto entre Castelo Branco e Lisboa. Afirmou que o aconteceu com a colocação de portagens tinha sido muito penalizador para as populações e o objetivo da construção destas vias, tinha sido uma exigência do PSD, com o argumento de que todo o país era igual e todas as autoestradas eram iguais. Reiterando que estas populações não tinham outra via alternativa, considerou esta decisão injusta. Lembrou também a discussão sobre coesão económica e social no dia anterior, no âmbito da audição pública promovida pela Comissão Eventual de Acompanhamento do Processo de Definição da “Estratégia Portugal 2030”, em Vila Real, e que o PSD tinha decidido colocar as mais altas portagens nestas vias. Em consequência, prosseguiu, quando estas autoestradas tinham perfil SCUT, algumas vias nacionais foram desclassificadas para vias municipais e, com a introdução de portagens, estas voltaram a ter muito do tráfego que então perderam. Considerou que esta decisão tinha muito pouco de racionalidade e que o PS, quando estas portagens foram colocadas, desde logo tinha assegurado que houvesse discriminação positiva, com descontos e isenções, os quais foram anulados pelo anterior Governo. Lembrou também que o atual Governo se tinha comprometido a baixar as portagens, o que fez. Afirmou que, pessoalmente, continuava a considerar estas medidas manifestamente insuficientes. Concluiu, afirmando-se contra o princípio do utilizador/pagador e que, com esse princípio, se podia fechar todo o interior, pois custa mais dinheiro ter pessoas no interior.

Pelo Senhor Deputado Paulo Rios de Oliveira (PSD) foi afirmado que havia 50 anos que se falava dos problemas do interior, das assimetrias e da falta de coesão, que já se tinham feito inúmeros estudos, só faltava efetivamente fazer. Considerou que este deveria ser um projeto nacional, porque era estrutural, e não de um ou dois partidos, obtendo um largo consenso. Argumentou que não era possível resolver os problemas do interior com medidas avulsas e que a reflexão tinha de ser mais profunda do que as medidas aqui trazidas. Concordando com a afirmação de que se tinha de emendar os erros do passado, defendeu que estes não eram de 2011 mas, sim, de quem tinha inventado as SCUT, tendo questionado quem é que pagava e como se pagava. Lembrou que este Governo estava em funções há 3 anos e já tinha tido tempo de reduzir as portagens e que o Governo ou os partidos que o apoiam já podiam ter

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

propostas firmes e chegar a um acordo sobre a matéria. Concluiu, reiterando que o PSD entendia que este não era o caminho mas estava disponível para ver o PS a governar e bem, retirando as portagens todas e explicando de onde vinha o dinheiro.

O Senhor Deputado Hélder Amaral (CDS-PP) usou da palavra para afirmar que os grupos parlamentares eram livres de apresentar iniciativas sobre matérias relevantes e que a posição do CDS-PP sobre esta matéria era sobejamente conhecida, afirmando-se defensor do princípio utilizador/pagador e sofrendo pessoalmente com esse princípio, por morar no interior e estar rodeado por portagens. Argumentou que estes assuntos deveriam ser discutidos seriamente e, tendo lamentado o facto de, por exemplo, não ter chegado a ser contruída a autoestrada que deveria substituir o IP3 e elencado as vantagens que isso teria trazido, deu o exemplo que considerou positivo da autoestrada de Trás-os-Montes e o túnel do Marão, pela vantagem que aquela infraestrutura representa para a região, tendo reiterado que era preciso saber como tudo isso se pagava. Neste âmbito, expressou concordância com o argumento de que se devia olhar para a taxa de rentabilidade interna das parcerias público-privadas, que dava muito lucro às concessionárias, e olhar para os contratos das concessões, para perceber que a partilha de risco aí prevista era desequilibrada entre o privado e o público, mas, prosseguiu, o PCP e o BE, autores destes projetos de resolução, apoiavam um Governo que tinha as negociações das concessões em cima da mesa, por isso, questionou sobre o que esperava o Governo para renegociar o pagamento das parcerias público-privadas. Alertou para os perigos de se abolir as portagens e ficar-se com uma estrada que não é sustentável, tal como acontece com o atual IP3. Referiu ainda que preferia pagar portagens mas ter o IP3 em perfil de autoestrada, para poupar vidas. Sugeriu que o PCP e o BE não deviam aprovar o orçamento do Estado enquanto não fossem abolidas as portagens no interior. Concluiu, fazendo referência a uma notícia do Jornal do Fundão que dizia que as portagens na A23 tinham baixado nuns troços e aumentado noutros.

Finalmente, o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) lembrou a comissão de inquérito às parcerias público-privadas e o facto de ter ficado demonstrado que a alteração das condições contratuais dos contratos de concessão resultante do processo de renegociação desencadeado com vista à introdução de portagens nas SCUT, em 2011, foi muito benéfica para as concessionárias do ponto de vista da taxa interna de rentabilidade, pois nessa altura, já com a crise económica à vista, os contratos de concessão das autoestradas – não das SCUT – foi alterado para garantir que os

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

pagamentos por remuneração de tráfego eram convertidos em pagamentos por disponibilidade, porque o tráfego já estava a baixar nas autoestradas de forma avassaladora. Prosseguiu, defendendo o fim das parcerias público-privadas e não a renegociação dos contratos, porque isso traduziu-se em menos trabalho assumido pelas concessionárias, que passa para o Estado, em termos de manutenção e conservação das autoestradas. Quanto aos argumentos sobre as mortes nas estradas, defendeu que esse argumento se deveria evitar neste tipo de discussão, tendo recordado que na semana anterior tinham morrido 6 trabalhadores numa carrinha no IC1, numa obra que as populações e o PCP reclamam há muito tempo, numa estrada nacional essencial sem portagem, ao lado da A2, e questionou se a solução seria colocar portagens no IC1. Concluiu, afirmando que o financiamento da rede viária é uma coisa, a intervenção na rede e manutenção da segurança rodoviária é outra, pelo que o financiamento da rede viária devia ser uma discussão geral e transversal e não pode ser moeda de troca para vidas humanas.

Usou ainda da palavra novamente a Senhora Deputada Hortense Martins (PS), para lembrar a existência nos contratos das cláusulas de revisão anual e quase automática dos valores das portagens. Quis saber a opinião dos partidos que defendem o princípio do utilizador/pagador quanto aos descontos implementados pelo PS e reiterou que constituía uma desigualdade intolerável que, num país onde não havia alternativas, se considerasse que aquela estrada era uma autoestrada e se tinham de pagar portagens.

Para encerrar a discussão, tornaram a usar da palavra os proponentes de ambos os projetos de resolução.

O Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) afirmou que, nesta questão, não se podia confundir a nuvem com Juno. Referiu que cada uma destas autoestradas tinham características próprias, correspondia a um conjunto de territórios específicos servidos por estas infraestruturas e era indispensável não ignorar que havia dimensões particulares que obrigavam que cada situação fosse considerada individualmente. A A23, prosseguiu, era um caso paradigmático de um erro com repercussões graves na desertificação e no desequilíbrio daqueles territórios, reconhecido por todos, e a decisão tomada pelo anterior Governo de portajar todas as infraestruturas tinha sido um erro crasso. Defendeu que o acumular de situações tornava mais premente nuns casos do que noutros a correção dos efeitos destas políticas e afirmou que o BE não

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

se eximia de apresentar em breve na Assembleia da República uma iniciativa sobre um modelo de financiamento alternativo destas infraestruturas e que, quando isso for discutido, algumas das coisas relacionadas com a correção dos erros do passado já deverão estar em curso. Concluiu, afirmando que esta iniciativa continha uma decisão que ficava em carteira para que, resolvidos os impactos orçamentais, se pudessem implementar as medidas que resolveriam a situação a médio e longo prazo.

A Senhora Deputada Paula Santos (PS) afirmou que a concessionária da A23, para além de receber o valor fixo pago pelo Estado, ainda ficava com os valores das portagens, respondendo ao Deputado Paulo Rios de Oliveira, que queria saber como tudo isto se pagava, que o que não podia acontecer era o Estado a garantir o lucro destes grupos privados. Considerou que, se era verdade que para as questões ligadas ao combate às assimetrias e ao desenvolvimento regional era necessário tomar opções políticas integradas, também era verdade que a introdução de portagens nas ex-SCUT tinha sido muito penalizadora para as populações. Em seu entender, estava-se perante um problema cujos responsáveis eram o PS, o PSD e o CDS-PP. Fez referência ao projeto de resolução apresentado pelo PCP em fevereiro de 2011 para não introdução de portagens na A23, e a várias iniciativas do PCP, ao longo do anterior e atual Governo, para que se acabasse com as portagens nas várias ex-SCUT, incluindo a apresentação de propostas de alteração nesse sentido no âmbito da discussão do Orçamento do Estado para 2018, mas os partidos que afirmam defender o combate às assimetrias, perante propostas concretas, tinham votado contra. Concluiu, esperando que não se defraudassem as expectativas destas população e se pusesse fim às portagens na A23.

6. Realizada a sua discussão, remete-se esta Informação a Sua Excelência o 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 10 de julho de 2018

**O PRESIDENTE DA COMISSÃO**



**(HÉLDER AMARAL)**

