PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 401/XII-1ª

Pela abolição das portagens nas antigas autoestradas SCUT e a manutenção das atuais isenções até a eliminação das portagens

A introdução de portagens nas autoestradas SCUT confirma-se a cada dia que passa como uma medida desastrosa para a vida das populações e para as regiões servidas por esses eixos estruturantes.

O atual Governo PSD/CDS e o anterior Governo PS quiseram proclamar o "princípio do utilizador pagador" e impuseram portagens, não só a todas as concessões SCUT, mas também aos troços de autoestrada financiados com fundos públicos nacionais e comunitários, que estavam fora dessas concessões. O PS, o PSD e o CDS-PP ignoraram as condições estabelecidas para a introdução das portagens e não levaram em conta os justos protestos de todas estas regiões, onde as comissões de utentes assumiram papel de destaque.

Esta opção trouxe consequências muito graves para as regiões atingidas, onerando de uma forma profundamente injusta as populações e as empresas dos distritos de Santarém, Portalegre, Castelo Branco, Guarda, Viseu, Aveiro, Porto, Faro, Viana do Castelo, Braga e Vila Real.

Para além de agravar as dificuldades económicas dos utentes, já duramente afetados pelo aumento do custo de vida, por cortes salariais e dos subsídios de férias, esta medida contribuiu para o agravamento da situação económica de muitas empresas, e dificulta em muito a vida de inúmeras pessoas que utilizavam estas vias para se deslocar diariamente para o trabalho. A introdução de portagens nas SCUT não foi uma medida para combater a crise, mas pelo contrário, só veio contribuir para agravar a crise.

O próprio aproveitamento e benefício económico e social destas infraestruturas foi profundamente afetado com a imposição de portagens. As antigas SCUT onde passou a ser cobrada portagem a partir de 8 de Dezembro foram as vias que sofreram as maiores quedas de tráfego em Dezembro, quer face ao mesmo mês de 2010 quer face a Novembro.

No Algarve, o tráfego médio na Via do Infante ficou reduzido a pouco mais de metade em Dezembro face ao mesmo mês de 2010, num mês em que a queda homóloga na rede nacional de autoestradas foi de 11,6%, segundo dados divulgados pelo Instituto Nacional de Infraestruturas Rodoviárias (INIR). A autoestrada da Beira interior (A23) apresentou a segunda maior queda homóloga em Dezembro, de 30,9%. O tráfego médio diário foi de 7942 veículos, face a 9444 em Novembro, o que representa um recuo mensal de 15,9%. No espaço de um ano, A25 e A29 registaram uma quebra total de 52,2 por cento no tráfego diário, indica o relatório do INIR. No caso da A28, autoestrada da Concessão Norte Litoral, que liga Viana do Castelo ao Porto, registou uma quebra superior a 25 por cento. A A41 perdeu mais de 21 mil veículos por dia no primeiro trimestre de 2011.

A generalidade destas antigas SCUT não tem alternativas credíveis. Algumas das estradas nacionais para onde o tráfego dessas vias foi "desviado" estavam entre as estradas com maior sinistralidade do País. Em partes significativas dos seus traçados, são autênticas artérias urbanas, não tendo características adequadas ao tráfego interurbano.

Tal como, já há muito tempo, se alertava em memorando interno dos serviços da EP/Estradas de Portugal (de 26/10/2006!), «as vias que agora se quer como alternativas às que atualmente servem em regime de SCUT, não possuem as características mínimas», acrescentando-se ainda: «pôde-se verificar que, em alguns casos, o tempo de percurso pelas alternativas era três vezes superior ao efetuado pelas autoestradas».

Se uma grande parte do tráfego passou para as estradas nacionais, não é menos verdade que a introdução de portagens levou ao afastamento de muitos turistas espanhóis, com perdas significativas para a economia de várias regiões. A imagem do País passou pelo triste episódio, na Páscoa, das enormes filas de turistas estrangeiros na Ponte Internacional Guadiana a tentarem pagar – a pé – as portagens para a Via do Infante.

Para além de gravemente lesiva para a vida das populações e das empresas destas regiões, esta decisão do PS, PSD e CDS foi ainda de uma inqualificável irresponsabilidade política.

Importa aqui recordar algumas das afirmações constantes do recente Relatório do Tribunal de Contas, na sequência da auditoria sobre as PPP rodoviárias (Relatório n.º 15/2012 - 2.ª Secção):

«*No âmbito do processo de negociação dos contratos SCUT [para a introdução de portagens], verificou-se que o Estado não efetuou a avaliação do conjunto dos custos associados à renegociação dos contratos, cujos efeitos contribuem para uma redução substancial dos benefícios líquidos que lhe são atribuídos. Esses custos são:*

- Custo das externalidades ambientais, resultante do desvio de tráfego para as estradas secundárias;

- Custo do aumento da sinistralidade;

- Custo dos impactos económicos e sociais da região afetada;

- Aumento do custo de manutenção e conservação das vias secundárias para a Estradas de Portugal e para os municípios afetados com a transferência de tráfego para aquelas vias. (…)

«Estas negociações permitiram, ainda, às concessionárias uma nova oportunidade de negócio, o da prestação dos serviços de cobrança de portagens e a resolução de diversos processos de reequilíbrio financeiro que se encontravam pendentes. (…)

«A necessidade de introduzir portagens naquelas concessões, tendo em vista a mitigação dos impactos financeiros, em termos orçamentais, causados pelos compromissos assumidos nas concessões SCUT, veio colocar o Estado numa posição negocial mais fragilizada que foi, naturalmente, aproveitada, quer pelas concessionárias, quer pelas entidades bancárias. (…)»

Daqui se pode legitimamente concluir que a imposição de portagens nas SCUT foi uma medida terrível para as populações – mas um negócio excelente para as concessionárias.

Na perspetiva dos governantes, a indignação e o protesto das populações perante a profunda iniquidade desta medida seriam eventualmente atenuados com o anunciado sistema de descontos e isenções nas portagens.

Mas se por um lado este processo encerrava em si mesmo ainda outras injustiças e arbitrariedades – com destaque para a exclusão de concelhos próximos, "justificada" pelo "critério" da NUT a que pertenciam – agora o prejuízo sofrido por estas regiões vai mais longe, com a eliminação pura e simples das isenções e descontos, já a partir do dia 30.

Para o PCP, a resposta para o problema que está colocado exige mais do que o prolongamento de parcos descontos ou arbitrárias isenções. Se o problema de fundo está nas portagens, a medida de fundo é acabar com elas. Até se concretizar tal medida, há uma salvaguarda imediata que é exigível e indispensável: impedir a eliminação das isenções e descontos nessas portagens, e acabar com as injustas exclusões que a esse nível se verificaram até agora.

Nestes termos, e tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do Artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte

Resolução

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, resolve recomendar ao Governo as seguintes medidas:

1. A abolição das portagens que foram impostas nas antigas autoestradas SCUT;
2. A manutenção das atuais isenções e descontos até à eliminação das portagens, revendo os critérios territoriais para corrigir a injusta exclusão de concelhos próximos de autoestradas SCUT.

Assembleia da República, 28 de junho de 2012

Os Deputados,

BRUNO DIAS; PAULO SÁ; JORGE MACHADO; ANTÓNIO FILIPE; AGOSTINHO LOPES; HONÓRIO NOVO; BERNARDINO SOARES; JERÓNIMO DE SOUSA; FRANCISCO LOPES; MIGUEL TIAGO; RITA RATO; JOÃO RAMOS