

## PROJETO DE LEI N.º 1023/XII/4.<sup>a</sup>

### DETERMINA A ISENÇÃO DE PORTAGENS NAS EX-SCUT

#### Exposição de motivos

Em outubro de 2010 foram introduzidas portagens nas autoestradas Transmontana, do Litoral Centro, do Litoral Norte, da Costa de Prata, na CREP e na autoestrada do Oeste do Porto. Já em dezembro de 2011 o atual Governo decidiu introduzir portagens na Via do Infante, na autoestrada da Beira Interior, na autoestrada do Interior Norte e na autoestrada da Beira Litoral e Alta.

Em pouco mais de um ano, Portugal passou a ter mais cerca de 1000 quilómetros de estradas portajadas, sendo que muitas dessas portagens foram introduzidas em zonas do interior e/ou em zonas com poder de compra reduzido e onde as alternativas rodoviárias ou não existem ou não são viáveis.

As A23, A24 e A25, por exemplo, são autoestradas que servem essencialmente o interior do país, onde o poder de compra dos cidadãos é mais baixo e onde as alternativas, sejam rodoviárias, sejam por outro tipo de transporte, quase não existem. Aliás, há inúmeros casos em que estas autoestradas foram construídas em cima de troços existentes, tendo destruído, inclusivamente, partes de estradas nacionais.

Já a introdução de portagens noutras autoestradas - por exemplo, a A22, A28 e A29 - criou uma pressão enorme sobre as estradas nacionais existentes, o que conduziu a inúmeros problemas de trânsito e aumento da sinistralidade nestas estradas.

A introdução de portagens em autoestradas anteriormente conhecidas por SCUT (Sem Custos para o Utilizador) tem provado ser um erro. Primeiro porque estas autoestradas foram, muitas vezes, construídas por cima de troços rodoviários já existentes e, por isso, não têm alternativas viáveis em termos de tempo e comodidade; segundo, porque prejudicaram as populações e as regiões no que toca à sua mobilidade, ao seu desenvolvimento e à atratividade económica das regiões.

Portajar estas estradas tem provado ter muito mais custos do que hipotéticas receitas, seja porque os contratos de concessão foram ruinosos para o Estado e representaram prejuízos brutais, seja pela enorme fatura social e territorial que é passada às populações.

Só em 2014, o custo das PPP rodoviárias foi mil milhões de euros. Esse será o custo, em média, destas PPP até 2020. A introdução de portagens serviu para colocar os automobilistas a contribuir para este negócio que apenas serve as concessionárias que vieram explorar equipamentos já existentes e infraestruturas públicas.

Os contribuintes e os condutores estão, assim, a pagar duas vezes por um equipamento que deveria ser público e de livre acesso. A maioria destas estradas foram pagas com recursos a fundos comunitários e a verbas disponibilizadas pelo Estado português, não fazendo sentido estar a pagá-las novamente a um concessionário. Quem não pode pagar tem que se sujeitar a condicionar a sua mobilidade.

Esse condicionamento à mobilidade está bem patente quando fazemos a comparação entre o tráfego médio mensal nestas autoestradas antes e depois da introdução de portagens. Muitas delas registaram uma quebra na ordem dos 50% e outras ficaram mesmo acima desse valor.

	TM Set. 2010	TM Nov. 2011	TM Dez. 2014	variação
A4	31788		12896	-59%
A17	11705		5752	-51%
A22		11140	5714	-49%

A23		9444	6590	-30%
A24		5559	4108	-26%
A25		11985	9629	-20%
A28	35230		23955	-32%
A29	47369		21112	-55%
A41	44219		12711	-71%
A42	25262		11394	-55%

As populações das regiões que passaram a ser portajadas procuraram alternativas ao pagamento por uso de um equipamento que já tinha sido construído e pago pelos impostos dos contribuintes. Muitas destas pessoas passaram a circular por estradas nacionais, ainda que elas não representem verdadeiras alternativas.

Muitas destas estradas nacionais tinham já alterado a tipologia do seu traçado, adaptando-se aos centros urbanos que atravessam. No entanto, são agora procuradas por muitas dezenas de milhares de automobilistas que procuram fugir às portagens. As consequências são várias e todas elas nocivas: maior pressão automobilística sobre os centros urbanos, maior sinistralidade e problemas de segurança para as populações.

Todas estas razões provaram, quatro anos depois da introdução de portagens nas ex-SCUT, que as mesmas foram um erro enorme que importa reverter e não repetir para futuro. Os únicos beneficiados por este modelo são os concessionários que arrecadam, ano após ano, rendas garantidas por um equipamento que é público.

O presente projeto de lei do Bloco de Esquerda pretende solucionar um problema para automobilistas, populações e regiões; pretende, ao mesmo tempo, desfazer uma enorme injustiça.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte Projeto de Lei:

### Artigo 1.º

#### Objeto

O presente diploma estabelece a isenção da cobrança de taxas de portagens nos lanços e sublanços da autoestrada Transmontana, da autoestrada do Litoral Centro, da

autoestrada do Litoral Norte, da autoestrada da Costa de Prata, da Circular Regional Exterior do Porto (A41), da autoestrada do Oeste do Porto, da Via do Infante, da autoestrada da Beira Interior, da autoestrada do Interior Norte e da autoestrada da Beira Litoral e Alta devido ao quadro socioeconómico e/ou inexistência de uma via rodoviária alternativa credível na região.

## Artigo 2.º

### Isenção de cobranças de taxas de portagens

Ficam isentos de cobrança de taxas de portagens aos utilizadores os lanços e sublanços da autoestrada Transmontana, da autoestrada do Litoral Centro, da autoestrada do Litoral Norte, da autoestrada da Costa de Prata, da Circular Regional Exterior do Porto (A41), da autoestrada do Oeste do Porto, da Via do Infante, da autoestrada da Beira Interior, da autoestrada do Interior Norte e da autoestrada da Beira Litoral e Alta.

## Artigo 3.º

### Regulamentação

O Governo regulamenta o presente diploma no prazo de 30 dias.

## Artigo 4.º

### Norma revogatória

Para os efeitos previstos no artigo 2.º, são revogadas as disposições legais aplicáveis que fundamentem a cobrança de taxas de portagens.

## Artigo 5.º

### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor com a aprovação da Lei do Orçamento do Estado subsequente à sua publicação.

Assembleia da República, 26 de junho de 2015.

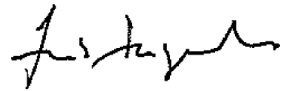
As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,



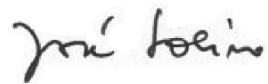
Pedro Filipe Gomes Soares



Catarina Santos



Helena Rêgo



Francisca Airesca