

PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 377/XI/2.^a

SUSPENDE O PROCESSO DE COBRANÇA DE PORTAGENS NA A28

A A28 constitui um eixo rodoviário da maior importância para o Alto Minho e para toda a Região Norte. Atravessa três distritos - Viana do Castelo, Braga e Porto - e é a via mais utilizada nas ligações Norte/Galiza, para além de constituir a principal ligação entre alguns dos mais populosos concelhos da área metropolitana nortenha - Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Matosinhos - e a sua capital.

A introdução de portagens sempre foi encarada como um factor lesivo da economia e da competitividade do Norte, não só em termos internos, mas também na sua relação com a Galiza, podendo ser vista como uma nova fronteira/barreira às relações de proximidade entre os dois países e que se concretizam em todas as vertentes, sejam elas comerciais, turísticas, culturais, educacionais, científicas e até familiares.

Este ataque à economia e à competitividade da Região Norte é tão mais grave quanto esta é uma das regiões mais pobres de Portugal e da Europa, realidade que, segundo os últimos indicadores, se acentua. A variação anual do PIB da Região Norte, em 2008, foi negativa, quando no resto do país foi zero e na Galiza se observou um crescimento de quase 2%. Trata-se, igualmente, de umas das regiões de Portugal com mais desemprego: em 2009 estava já acima dos 11%. A crise tende a agravar a generalidade dos indicadores económicos e sociais, nomeadamente os que se relacionam com a coesão territorial.

Segundo dados do Eixo Atlântico (Associação que integra 17 municípios do Norte de Portugal e 17 da Galiza), 49 por cento das deslocações de veículos pesados e ligeiros entre os dois países ibéricos são feitas neste eixo.

A Confederação do Comércio de Pontevedra (CCP), tornou público que cerca de 450 mil galegos utilizam anualmente o Aeroporto de Sá Carneiro e, em 2009, 220 mil terão vindo fazer compras às grandes superfícies comerciais (“JN” 2010-09-10).

As associações empresariais dos dois lados da fronteira referem também que 70 empresas galegas estão instaladas na corda da A28, e que cerca de 40 por cento dos lotes dos parques industriais localizados nas bordas desta via são propriedade de espanhóis.

Com a introdução de portagens, muitos são os que temem agora que haja empresas galegas que fechem as portas em solo luso. Mas também que empresas portuguesas se “deslocalizem para a Galiza”, como foi sugerido pelo próprio presidente da Câmara de Vila Nova de Gaia, Luís Filipe Menezes (“JN” 2010-10-26).

Criado pelo Decreto-Lei nº 267/97, de 2 de Outubro, o regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT) surgiu com o objectivo de «acelerar por novas formas a execução do plano rodoviário nacional de modo a permitir, até ao ano 2000, a conclusão da rede fundamental e de parte significativa da rede complementar». As concessões SCUT constituíam, assim, auto-estradas em que o Estado se substituía ao utilizador no pagamento da portagem, sendo o investimento suportado pelos impostos de todos os contribuintes.

Construída nos anos 90, inicialmente como parte do IC1, liga, numa primeira fase, Matosinhos a Viana do Castelo, oferecendo-se como uma alternativa à já então muito congestionada e urbanizada Estrada Nacional 13. Em 2005 é aberto um novo troço até Argela e em 2008 chega a Vilar de Mouros. Por concretizar está ainda o seu prolongamento até Valença (entroncamento com a A3) e daí até Melgaço. A sua concessão à Euroscut Norte data de 2001.

Em Julho de 2003, o então ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação do Governo de Durão Barroso (PSD), Carmona Rodrigues, defendeu a urgente revisão do modelo das auto-estradas sem custos para o utilizador, no sentido de as portajar.

Desde 2006, os Governos do Partido Socialista sustentaram que as condições de implementação de introdução de portagens nas Concessões SCUT deveriam obedecer a um conjunto de critérios, matéria enquadrada no sítio oficial do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assim, em Outubro de 2006, o Governo justificou a decisão de introduzir portagens nas SCUT Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral com base na acumulação dos dois critérios de desenvolvimento económico (PIB per capita e Índice do Poder de Compra Concelhio) e da existência de vias alternativas consideradas como razoáveis. Estes critérios advêm do estudo, “O regime SCUT enquanto instrumento de correcção das assimetrias regionais – estudo de critérios para aplicação de portagens em auto-estradas SCUT”, efectuado pela F9 Consulting – Consultores Financeiros, SA, para Estradas de Portugal, EPE.

Não obstante a aprovação ministerial, nunca o Governo verteu os critérios de «desenvolvimento socioeconómico das regiões em causa» e as «alternativas de oferta no sistema rodoviário» para diploma legislativo. Recorde-se que nem mesmo o recente Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de Junho, que identifica os lanços e sublanços de auto-estrada sujeitos ao regime de cobrança de taxas de portagem aos utilizadores, faz referência a quaisquer critérios para justificar a introdução de portagens nuns lanços e isentar noutros. Vingou, apenas, o critério financeiro.

Em Dezembro de 2009, o Governo esclareceu que «as SCUT deverão permanecer como vias sem portagem enquanto se mantiverem as condições que justificaram, em nome da coesão nacional e territorial, a sua implementação, quer no que se refere aos indicadores de desenvolvimento socioeconómico das regiões em causa, quer no que diz respeito às alternativas de oferta no sistema rodoviário».

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2010, de 9 de Setembro, verte a introdução de portagens reais nas concessões SCUT que, de acordo com os estudos técnicos efectuados, cumpram os critérios definidos para o efeito quanto ao desenvolvimento económico-social da região e à existência de alternativas.

A citada Resolução determina ainda a beneficiação do regime de discriminação positiva, sistema misto de isenções e descontos nas taxas de portagem, na SCUT Litoral Norte à

população e às empresas que residam ou tenham sede nos concelhos em que uma qualquer parte do seu território fique a menos de 10 quilómetros da via.

Um olhar um pouco mais atento sobre o estudo técnico que o Governo invoca, intitulado “O regime SCUT enquanto instrumento de correcção das assimetrias regionais – estudo de critérios para aplicação de portagens em auto-estradas SCUT”, permite-nos assinalar algumas incoerências, dificilmente compreensíveis.

Começando pelo critério de achamento da área de influência de uma SCUT, o estudo não justifica porque é que para a avaliação do Produto Interno Bruto per capita tenha sido utilizada a sub-região NUTIII como unidade territorial e para a avaliação do Índice de Poder de Compra Concelhio a unidade territorial seja o concelho. A escolha de diferentes unidades territoriais faz com que para a avaliação do PIB tenham sido considerados 33 concelhos, enquanto que para a avaliação do IPCC apenas 21, ou seja apenas 75 por cento da população avaliada no PIB!

Igualmente incompreensível é a forma de calcular as sub-regiões da área de influência das SCUT. Isto porque o critério considerado no estudo, “NUTIII servidas pela concessão, ou seja todas as NUTIII que integrem concelhos localizados dentro de uma manga de 20 km definida a partir do centro da via, desde que 50 por cento da população resida dentro dessa manga”, a ser aplicado, eliminaria a contabilização das sub-regiões Grande-Porto, Cávado e Ave.

A ser assim, apenas a sub-região Lima-Minho seria considerada pois é a única que possui mais de 50 por cento da sua população dentro da manga dos 20 km. A verdade é que, se tivesse sido esse o critério, a introdução de portagens na SCUT Norte Litoral tinha sido posta de parte pois o seu PIB, de apenas 63,5 por cento, ficaria muito distante da fasquia determinada pelo estudo (de 80 por cento), fasquia essa que também não é explicada.

Pouco credível é também a forma de contabilização dos concelhos da área de influência da SCUT, para efeitos de cálculo do Índice de Poder de Compra Concelhio. O que o estudo refere é que são tidos em conta todos os concelhos atravessados pela infra-estrutura mais todos os outros que se situem a menos de 20 km de distância do centro da via e que, cumulativamente, tenham 50 por cento da sua população residente dentro dessa manga.

Ora, basta dizer que o concelho do Porto, que é contabilizado como sendo atravessado pela SCUT, efectivamente não o é, dado que a concessão se inicia apenas no concelho de Matosinhos. Mas, se tivermos em conta que o IPCC do Porto, citado pelo estudo, é mais do dobro que o de Viana do Castelo (196,5 para 81,3) percebemos porque é que aquele município foi incluído no estudo.

Finalmente, uma breve referência a um outro critério, que o estudo utilizou para determinar se as SCUT em análise poderiam beneficiar de discriminação positiva e não serem portajadas, que foi o do “tempo de percurso das vias alternativas”. Os cálculos, que uma vez mais não foram justificados, determinaram um valor de 1,3, a partir do qual se considerou que as vias alternativas à SCUT não constituem uma oferta razoável...”

Este 1,3 significa que o tempo percorrido na via alternativa é de 1,3 vezes mais que o tempo gasto a percorrer a SCUT.

No caso do Norte Litoral, os autores chegaram à conclusão que este valor era de 0,9 o que significa que percorrer a Estrada Nacional 13, em vez da A28, não chega a demorar o dobro do tempo.

Quem conhece a EN13, uma via que, apenas entre Viana do Castelo e o nó do IC24 (60 km), tem 229 entroncamentos, 16 rotundas, 155 passadeiras, 24 intersecções comandadas por semáforos, duas pontes (a de Fão e Vila do Conde), sabe que aquele cálculo não é razoável.

O Movimento Cívico “Alto Minho contra novas portagens” testou a circulação na EN13 apenas no troço referido e contabilizou um gasto de tempo de 115 minutos, contra os 35 dispendidos a fazer a mesma viagem na A28. Esta disparidade atinge um valor de 2,29 enquanto o valor do estudo não ultrapassa os 0,9...

As estradas constituem um bem público colectivo, insusceptível de ser privatizado, que, enquanto instrumentos de uma política de acessibilidade, asseguram a livre circulação de pessoas e bens. É nesta medida que o Bloco de Esquerda repudia a aplicação do princípio do utilizador-pagador nas auto-estradas em regime de Sem Custos para os Utilizadores.

O contrato de confiança assumido com as populações menos desenvolvidas, para favorecer a acessibilidade territorial, não pode, nem deve, ser alterado, tanto mais

quando as condições de atraso de desenvolvimento dessas localidades não foram superadas, apesar dos truques e da aplicação de critérios incompreensíveis.

A aplicação de um sistema de portagens na A28, que o diário espanhol El Mundo apelidou como “o mais caro e caótico do mundo”, para além de constituir um duro revés nas relações comerciais entre o Norte de Portugal e a Galiza pode ter uma contribuição nefasta para a já dramática situação da região nortenha.

A alternativa defendida pelo Bloco de Esquerda assenta nos princípios da solidariedade e da defesa da coesão social e da promoção da melhoria das acessibilidades territoriais, quer em infra-estruturas, quer em meios de transporte, como instrumento essencial de uma estratégia de desenvolvimento sustentável.

Com esta iniciativa, o Bloco de Esquerda pretende promover a coerência legislativa com os princípios da coesão territorial e os direitos dos cidadãos.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que:

A Assembleia da República recomende ao Governo que suspenda a cobrança de taxas de portagens na auto-estrada designada por SCUT Norte Litoral.

Assembleia da República, 27 de Janeiro de 2011.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,