

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 71/XIV/1^a

RECOMENDA AO GOVERNO A ABOLIÇÃO DE PORTAGENS NA A28

Em outubro de 2010 foram introduzidas portagens nas autoestradas do Litoral Norte, do Litoral Centro, da Costa de Prata, Transmontana, na CREP e na autoestrada do Oeste do Porto. Em 2011 foram introduzidas, também, na Via do Infante, na autoestrada da Beira Interior, do Interior Norte e 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.

A introdução de portagens nas referidas autoestradas criou uma pressão enorme sobre as estradas nacionais existentes, o que conduziu a inúmeros problemas de trânsito e aumento da sinistralidade nestas estradas.

O regime de portagem conhecido como Sem Custos para o Utilizador (SCUT) e criado pelo Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de outubro, tinha como finalidade «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». A não cobrança de taxas de portagens nessas vias justificava-se pela necessidade de compensar as regiões do interior do país com medidas de discriminação positiva face às desigualdades e assimetrias regionais existentes.

As vias sem custos para o utilizador funcionavam como um instrumento de solidariedade e de desenvolvimento sustentável em que o Estado assumia o investimento nas acessibilidades em zonas carenciadas e de baixa densidade, através da isenção do pagamento de portagens. Esse instrumento justificava-se inteiramente pelos

seus impactos sociais, económicos e territoriais, particularmente nas regiões em que não há, ou são muito escassos os transportes públicos coletivos e individuais.

A aplicação do princípio do “utilizador-pagador” em quase todo o país foi feito de forma cega, por critérios economicistas, incluindo nas concessões SCUT e outras que nunca o foram.

No caso da A28, autoestrada do Norte Litoral, como em todos os outros casos, tratou-se de uma medida errada e muito injusta e que só tem prejudicado a região Norte, afetando especialmente os Distritos de Porto, Braga e Viana do Castelo. São os utentes, as populações, as autarquias e as empresas dessas zonas que viram as suas dificuldades aumentar. De notar que, neste caso, se trata de uma ligação económica importante com a Galiza.

Estamos perante uma situação de injustiça concreta para o Alto Minho, duramente penalizado com a introdução de portagens, com impacto significativo para as relações económicas, comerciais e turísticas do Alto Minho com a Galiza, já que 51% das mercadorias transportadas com destino a Espanha entram através da Galiza e 65% das mercadorias transportadas por estrada no norte de Portugal são provenientes da Galiza.

Desse ponto de vista, o pórtico do Neiva traz dificuldades acrescidas e a existência de descontos para veículos de mercadorias não é suficiente para assegurar a solvabilidade financeira das micro e pequenas empresas. Por outro lado, a existência de portagens na A28 isola ainda mais o Alto Minho, pois quem se dirija daí para o resto do país, passando pelo Porto por exemplo, tem um custo acrescido, o que fomenta a desigualdade entre regiões do país, quando seria importante assegurar a coesão territorial.

Os prejuízos económicos e sociais são claros, e têm, inclusive, levado a que autarquias, utentes, empresários e populações se tenham mobilizado contra esta situação. Não é de somenos importância o facto de a sinistralidade na extinta Estrada Nacional 13 ter vindo a aumentar nos últimos anos, fruto da deslocalização do tráfego da A28 para esta via urbana, pelo que é mais um fator a atender na necessidade de abolir as portagens na A28.

As estradas constituem um bem público coletivo, insuscetível de ser privatizado, que, enquanto instrumentos de uma política de acessibilidade, asseguram a livre circulação

de pessoas e bens. O Bloco de Esquerda opôs-se, desde o primeiro momento, à aplicação do princípio do utilizador-pagador nas autoestradas, sempre que houvesse prejuízos para a mobilidade das populações, como é o caso da A28.

Assim sendo, o Bloco de Esquerda já apresentou na Assembleia da República diversas propostas contra as portagens, durante os governos PSD/CDS e PS, as quais foram chumbadas por uma maioria negativa de deputadas e deputados destas três forças políticas.

A alternativa defendida pelo Bloco de Esquerda assenta nos princípios da solidariedade e da defesa da coesão social, da promoção da melhoria das acessibilidades territoriais, como instrumento essencial de uma estratégia de desenvolvimento sustentável e na consagração do direito à mobilidade como estruturante de uma democracia moderna.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda apresenta o seguinte Projeto de Resolução:

A Assembleia da República, nos termos do nº 5 do artigo 166º da Constituição, delibera pronunciar-se pela abolição imediata da cobrança de taxas de portagem em toda a extensão da A28.

Assembleia da República, 19 de novembro de 2019.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,