

PROJETO DE LEI N.º 79/XVI/1.^a

ELIMINAÇÃO DAS PORTAGENS PARA AS AUTOESTRADAS DE ACESSO ÀS REGIÕES DO INTERIOR (A22, A23, A24, A25, A28, A29, A41, A42)

Exposição de motivos

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 arbitrária, por critérios economicistas, incluindo nas concessões SCUT e outras que nunca o foram.

Enquadram-se nesta situação os troços da A23 entre Videla/Torres Novas e Abrantes Oeste, da A24 entre Viseu e Chaves e com ligações à fronteira com a Espanha, da A25 que liga Aveiro a Vilar Formoso, com ligação à fronteira espanhola. Estas autoestradas atravessam zonas do país onde o poder de compra dos cidadãos é mais baixo e onde as alternativas de transportes públicos são praticamente inexistentes. Desta forma, estas vias sem portagens seriam um fator de coesão territorial e de promoção do desenvolvimento económico e social para várias regiões que enfrentam graves problemas de isolamento, depressão e desertificação.

Na vertente económica, a introdução de portagens nestas autoestradas também se revelou muito injusto e penalizador para populações e empresas dos distritos atingidos. São zonas que sofreram muito com o desemprego, precariedade e exclusão social e as portagens agravaram as dificuldades económicas e sociais. Por outro lado, enquanto a concessionária continua a obter avultados lucros à custa dos contribuintes, os custos humanos e financeiros para utentes, famílias e empresas também dispararam exponencialmente para quem as utiliza.

Também fazem parte desta situação as lanços e sublanços da A28, A29, A41 e A42, afetando especialmente os distritos de Porto, Aveiro, Braga e Viana do Castelo. São os utentes, as populações, as autarquias e as empresas dessas zonas, que viram a sua mobilidade fortemente condicionada e um retrocesso no que poderia ser o desenvolvimento das regiões, aumentando o tráfego das vias alternativas. De notar que, no caso da A28, se trata de uma ligação económica importante com a Galiza.

Mais a Sul, as portagens na A22 e a falta de requalificação numa parte da via e a errada requalificação na outra parte, para além de gerar o caos no trânsito e o sofrimento dos utentes, contribuem para potenciar a insegurança e os acidentes rodoviários no Algarve. O Algarve, onde o turismo detém um peso determinante, perdeu competitividade



económica e social em relação à vizinha Andaluzia. A mobilidade na região regrediu mais de duas décadas. A EN125, considerada uma “rua urbana”, voltou a transformar-se na via mais perigosa do país, com extensas filas de veículos e onde os acidentes de viação ocorrem com frequência, com muitas vítimas mortais e feridos graves. A chamada “estrada da morte” voltou a impor-se sobre o Algarve.

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 A22, A23, A24, A25, A28, A29, A41 e A42.

O Bloco de Esquerda defende ainda a reversão dos contratos de concessão das autoestradas onde se encontrava instituído o regime sem custos para o utilizador, de forma que as infraestruturas possam retornar à esfera e gestão pública.

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.

A descarbonização da economia, e em particular da mobilidade, não se faz onerando as populações que não têm alternativas viáveis para as suas deslocações diárias casa-trabalho ou para o transporte de mercadorias. A transição climática não se faz colocando as populações contra esse objetivo e castigando com mais custos aqueles que menos contribuíram para as alterações climáticas.

É por isso que o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda tem apresentado um conjunto de propostas para um plano nacional ferroviário, para a redução dos passes dos transportes coletivos e para a densificação desse serviço público também em áreas de menor densidade populacional. A transição climática faz-se com investimento e criação de alternativas para conferir maior qualidade de vida e mais rendimento às populações ao mesmo tempo que se reduzem as emissões.

Assim, e 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

A presente Lei procede à eliminação das taxas de portagens para as autoestradas de acesso às regiões do interior do país ou onde não existam alternativas rodoviárias efetivas e converte a concessão para a gestão pública, passando a mesma a ser assumida pela IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

Artigo 2.º

Eliminação das taxas de portagem

1. Ficam isentos de cobrança de taxas de portagens, dos lanços e sublanços, os utilizadores das seguintes autoestradas:

a) A22 – Via do Infante, que integram o objeto da Concessão do Algarve definida na alínea a) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro.

b) A23, que integram o objeto das Concessões definidas nas alíneas b) e c) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro.

c) A24, que integram o objeto da Concessão definida na alínea d) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro.

d) A25, que integram o objeto da Concessão definida na alínea e) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro.

e) A28, que integram o objeto da Concessão Norte Litoral definida no Anexo I a que se refere o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho.

f) A29, que integram a concessão Costa de Prata definida no Anexo I a que se refere o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho.

g) A41, que integram o objeto da Concessão Grande Porto definida no Anexo I a que se refere o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho.

h) A42, que integram o objeto da Concessão Grande Porto definida no Anexo I a que se refere o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho.



Bloco de Esquerda
Grupo Parlamentar

2. O Governo procede à reversão das autoestradas A22, A23, A24, A25, A28, A29, A41 e A42 para gestão pública, passando a mesma a ser assumida pela IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

Artigo 3.º

Norma revogatória

1. É revogado o Decreto-Lei n.º 111/2011, de 28 de novembro.
2. É revogado o Decreto-Lei n.º 67-A/2010, de 14 de junho.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor nos 60 dias seguinte à sua publicação.

Assembleia da República, 26 de abril de 2024.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Mariana Mortágua; Fabian Figueiredo; Isabel Pires;

Joana Mortágua; José Soeiro