

6/12/2018

## Estudo ACP Portajar com eficácia para regular zonas congestionadas

A Associação Comercial do Porto encomendou um estudo sobre a mobilidade nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. Redução do preço das portagens e utilização racional de sublanços menos congestionados são algumas das conclusões do trabalho para melhorar a mobilidade urbana.

O estudo “Gestão da Rede Rodoviária Nacional — Financiamento, tarifação, eficiência e equidade” debruçou-se sobre a gestão das autoestradas em Portugal, portagens e redução do congestionamento do trânsito nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. O trabalho foi elaborado por uma equipa do Instituto Superior Técnico, coordenada por Carlos Oliveira Cruz, a pedido da Associação Comercial do Porto (ACP).

Neste trabalho, concluiu-se que *“o valor das portagens na Circular Regional Externa do Porto (CREP) e na Circular Regional Exterior de Lisboa (CREL) tem de baixar significativamente para, em conjunto com a eventual taxação dos atravessamentos, desviar tráfego da Via de Cintura Interna (VCI) e da 2.ª Circular”*.

À Transportes em Revista, Carlos Oliveira Cruz, explicou que **«a proposta passa por uma solução muito simples; nalguns casos baixar ou até mesmo retirar portagens e, noutros casos, que atualmente não são portajados, portajar»**. O coordenador do estudo referiu ainda que **«o principal objetivo de portajar, sobretudo nas zonas congestionadas, é regular a procura»**. O mesmo responsável deu um exemplo: **«se eu utilizar a VCI para atravessar o Porto, uma zona fortemente congestionada, o custo para mim como utilizador ao nível de portagens é zero. Se eu circular da CREP, um anel que procurava desviar o tráfego do centro da cidade, e que é uma autoestrada que está muitíssimo subutilizada, pago portagem. Quer dizer que eu pago portagem por não utilizar o centro da cidade»**.

No relatório da ACP defende-se a racionalização *“da utilização de sublanços congestionados”*, sustentando-se ainda que *“uma distribuição irracional das portagens em torno das áreas metropolitanas está a contribuir para um crescente desequilíbrio”*.

O mesmo trabalho refere ainda que *“o problema de mobilidade nas cidades de Lisboa e Porto não se resolve sem uma visão coordenada”*, sendo necessário atuar *“no preço da rede*

*rodoviária”, a par “da melhoria do transporte público”.*

Carlos Oliveira Cruz mencionou ainda que **«chegámos à conclusão de que apenas 5% dos sublanços que têm mais de 60 mil veículos por dia são portajados e nos sublanços que têm menos de dez mil veículos por dia, 67% são portajados. Isto não faz sentido nenhum, isto devia ser exatamente ao contrário. Precisamos realocar de forma diferente a forma como estamos a portajar».**



### **Portagens mais caras que a média europeia**

Com base em dados de 2006 da European Union Road Federation, os investigadores concluíram ainda que se confirma que Portugal tem **«mais autoestradas quer por milhão de habitante, quer por quilómetros quadrados do território».** Carlos Oliveira Cruz pormenorizou ainda que **«quando comparamos o nível de utilização das autoestradas, está muito abaixo da média dos países da Europa».** Na análise de quanto é que as pessoas pagam de portagem em percentagem do seu salário, **«em Portugal é mais do dobro do que a média europeia».** O investigador concluiu que **«estes números mostram que temos de facto uma rede sobredimensionada, subutilizada e pior do que isso estamos a sobretaxar essas autoestradas no seu conjunto».**

### **Repensar as ex-SCUT**

Os investigadores defenderam ainda que *“é necessário repensar o valor e a localização dos pórticos nas ex-SCUT [estradas Sem Custos para o Utilizador]”* porque *“é economicamente ineficiente colocar portagens em sublanços com reduzidos tráfegos diários, sobrecarregando as estradas secundárias e aumentando os níveis de sinistralidade, entre outras externalidades negativas”.*

A redução ou eliminação das receitas provenientes destas portagens *“será facilmente compensada com a tarifação de alguns dos vários sublanços com tráfegos médios diários anuais superiores a 60 mil veículos por dia, que hoje não têm custos para o utilizador”.*

Os investigadores dizem que *“a definição de políticas de gestão das infraestruturas rodoviárias deve contemplar dois objetivos fundamentais: realocar tráfego da rede secundária para as autoestradas subutilizadas”* e *“racionalizar a utilização dos sublanços congestionados”*.

O modelo de definição das portagens deve também ser repensado e o estudo sugere que se abandone *“o mecanismo estático de definição de tarifas quilométricas base”* para se passar *“para um sistema dinâmico de fixação de portagens em função do tráfego que nelas se verifique”*. Os investigadores sublinharam que *“não é economicamente eficiente, nem ambiental e socialmente sustentável, cobrar o mesmo valor de portagem em sublanços com pouco tráfego e sublanços congestionados”*.

O professor do Instituto Superior Técnico recordou que **«fizemos uma pequena análise custo/benefício à introdução de portagens e, por exemplo, no caso da concessão do grande Porto, na A42, concluímos – isto com dados oficiais Governo de 2009-2012 – que a cidade ficou pior com a introdução de portagens. Isto é, aquilo que o Estado passou a cobrar com a introdução das portagens nas SCUT não compensa aquilo que a sociedade perdeu com o agravamento da sinistralidade, com externalidades ambientais, que foram agravadas com maior tempo que os utilizadores passaram a pagar»**. Carlos Oliveira Cruz lembrou que no momento em que se decidiu portajar as SCUT, **«havia uma urgência financeira»**, mas **«não posso aceitar que se tome essa decisão como irreversível»**, concluindo que **«este é momento ideal para o Governo repensar a forma como gere as portagens, uma vez que os níveis de tráfego nas autoestradas voltaram a crescer»**.

O mesmo responsável reconheceu que esse não será um problema fácil de resolver devido ao facto de **«grande parte da nossa rede estar fundada em concessões. É necessário renegociar estas concessões com os privados e o histórico de negociação com os privados é péssima para o Estado»**.

O relatório foi entregue ao Governo e aos deputados com o objetivo de promover *“alterações à forma de gestão das estradas”*, disse Álvaro Costa, vice-presidente da ACP. O também especialista em transportes, lembrou que este estudo surge no seguimento de outros trabalhos já realizados. A associação **«tem levado a cabo vários estudos sobre os custos de contexto das atividades económicas»**.

A ACP contactou entidades ligadas ao setor, como o regulador e as Estradas de Portugal, informando que se pretendia fazer uma reflexão suportada no máximo de elementos da parte deles, **«mas nenhuma entidade contactada se mostrou disponível para fornecer dados»**, esclareceu Carlos Oliveira Cruz, concluindo que **«trabalhámos com dados**

**públicos, dos concessionários e do tráfego da Infraestruturas de Portugal».**

*por Sara Pelicano*

**Por:**

**Fonte:**