

8/22/2018

SCUT's, portagens, acessibilidades e interioridades

Há pouco mais de dois anos tive a oportunidade de propor a dois ministros do atual governo que se estudasse uma alteração ao modelo de portagens em vigor, tanto nas AE com portagem em regime fechado, como nas anteriores SCUT, onde vinham a ser introduzidos pórticos de portagem automática à medida que as finanças do país deixavam de poder suportar tais benesses. Como o próprio nome de SCUT indicava (Sem Custo para o Utilizador), a portagem não era aí paga por quem utilizava a AE, mas suportada pelos impostos de todos, através do Orçamento do Estado.

Claro que, com a mudança da maioria política que suporta o Governo, e do discurso de que a austeridade seria ultrapassada, logo surgiram os movimentos de contestação ao pagamento de portagens nas anteriores SCUT, a que se seguiram a dos transportadores de mercadorias (o mesmo setor que, ainda recentemente, paralisou o Brasil durante mais de uma semana). Por fim, após os trágicos incêndios do verão de 2017, o país “acordou” para a interioridade, apesar da sua estreita largura e das inúmeras AE que o atravessam em todas as direções.

A proposta apresentada era bastante simples: estudar um novo sistema de pagamento dos encargos associados às AE (qualquer que fosse o seu modelo inicial de concessão ou estivessem diretamente a cargo do Estado) que, mantendo o equilíbrio financeiro global e garantindo as necessárias condições da sua boa manutenção, permitisse uma política seletiva quanto ao pagamento pela sua utilização e a concretização de uma gestão do tráfego nas duas grandes áreas metropolitanas (AM) do país. Tal modelo não era mais do que a combinação entre o que há décadas vigora na Suíça (país que tem a melhor rede de estradas da Europa, e não apenas de AE, como é o nosso caso) e um novo sistema de portagens em todos os acessos ao centro das duas AM, em que o valor da portagem deixaria de estar associado à remuneração do capital investido (penalizando dessa forma os acessos cuja construção foi mais recente ou teve maiores custos) para ser uma função do volume de tráfego que se pretendesse desviar para as circulares envolventes das AM ou transferir para modos de transporte coletivo de elevada capacidade.

Este modelo permitiria assim introduzir “descontos” para certos utilizadores (por exemplo, as empresas de transporte de mercadorias e logística), fosse em função da maior performance ambiental dos veículos que utilizassem ou da “interioridade” das zonas do país que servissem. A possibilidade de modelação variável das portagens nos acessos ao centro das AM, libertando-as do espalho do equilíbrio financeiro de cada concessão, permitiria por

sua vez introduzir desincentivos à utilização dos eixos mais sobrecarregados de tráfego, aumentar aí a atratividade dos TC, favorecer os veículos com maior taxa de ocupação ou com menor emissão de poluentes, contribuindo desse modo para a concretização de uma política de mobilidade mais amiga do ambiente e reduzindo a pressão do automóvel no centro das duas AM.

Não tive sorte com esta proposta, mas felizmente, alguém na Associação Comercial do Porto entendeu as suas potencialidades e encomendou a um colega do IST um estudo que analisasse o sistema de portagens em vigor no país. As suas conclusões são deveras interessantes e mais não fazem que confirmar o que antevíamos. Além da lógica financeira, as portagens são um novelo sem qualquer ligação com a política de transportes e ainda menos com a de mobilidade, penalizam o interior do país, desviam tráfego para as estradas nacionais ou vias urbanas permanentemente congestionadas (como a EN125 no Algarve, ou a Segunda Circular em Lisboa e a VCI no Porto), com todos os inconvenientes conhecidos, desde o aumento da sinistralidade rodoviária aos custos ambientais.

Resta-nos esperar que, a este primeiro estudo demonstrativo da irracionalidade do atual sistema de portagens, se possam seguir as propostas que o corrijam. Seja o modelo que atempadamente foi proposto, seja outro qualquer que garanta os mesmos resultados desejáveis.

por Fernando Nunes da Silva

Por:

Fonte: