

**Economia** Custo dos transportes

# Fim das portagens nas ex-Scut com efeito limitado às populações locais

Fim das portagens nas ex-Scut por si só está longe de constituir uma boa medida para levar o desenvolvimento aos territórios do interior, alertam alguns economistas

**Carlos Cipriano**

A abolição das portagens em grande parte das auto-estradas nacionais vai provocar um aumento da despesa pública (para compensar a IP – Infraestruturas de Portugal pela perda de receitas das concessões rodoviárias), acentuar a desigualdade entre os custos do modo rodoviário e ferroviário e não terá um impacto substancial no desenvolvimento dos territórios do interior. Já os utilizadores dessas regiões e as empresas mais dependentes do transporte de mercadorias serão os grandes beneficiados por essa medida. Esta é a opinião de especialistas contactados pelo PÚBLICO, que se mostram cépticos sobre a eficácia da medida no que diz respeito ao desenvolvimento de regiões mais desertificadas e menos dinâmicas do ponto de vista económico.

Para José Reis, do Centro de Estudos Sociais de Coimbra, a abolição das portagens não é um instrumento de desenvolvimento do interior. “Não sou um fã da abolição das portagens, pois aquilo de que menos precisamos é do incentivo ao uso do automóvel ou dos camiões, sobretudo tendo em conta a estratégia de transição ambiental. E, no que diz respeito ao desenvolvimento regional, não é pelo embaraço das viagens para os territórios a que chamamos interior que estes se desenvolvem. É claro que o rendimento disponível de quem lá vive aumenta e as pessoas ficam mais contentes, mas não é isso que desenvolve o interior. E dentro de uns anos cá estaremos para ver se vai haver uma grande diferença.”

O também professor da Faculdade de Economia de Coimbra recorda que as Scut (sem custo para o utilizador), tal como diz o nome, já foram auto-estradas não pagas pelos utilizadores e nem por isso, na época, foram transformadoras no desenvolvimento das regiões que atravessam. “Eu não quero olhar para o chamado interior como regiões desprovidas de capacidade para se desenvolver e a precisa-

rem de medidas assistenciais”, diz. “A prioridade política para o território deveria ser organizar e qualificar as cidades médias, os eixos Chaves-Régua-Lamego-Viseu ou Guarda-Covilhã-Fundão-Castelo Branco, incentivando as pessoas a ficarem ou a irem para lá através de políticas de emprego. No fim de contas, e para usar um termo contemporâneo mais amplo, através da reindustrialização.”

Para Paulo Madruga, da consultora EY, o principal impacto desta medida é ao nível do rendimento disponível das pessoas que residem nesses territórios pois a parcela era afectada ao pagamento de portagens fica agora disponível para aumentar o consumo e proporcionar bem-estar acrescido às famílias. “Esse é o elemento mais imediato e diria até que, numa lógica ‘keynesiana’, pode ter um efeito multiplicador para o desenvolvimento de mercados locais. Mas do ponto de vista da actividade económica e de tornar as regiões mais atractivas para as empresas se instalarem ou investirem, não creio que a abolição das portagens tenha muito impacto”.

Já quanto ao princípio do utilizador-pagador, que neste caso fica a perder com esta medida legislativa, o também professor no ISEG diz que é uma opção política escolher quais os bens públicos que o Estado deve proporcionar após a captação de receitas através dos impostos. “É que, no limite, se se aplicasse o princípio do utilizador-pagador a tudo, não haveria impostos”, ilustra.

Quanto aos impactos ambientais, considera óbvio que se houvesse uma boa rede ferroviária e outras soluções de transporte mais amigas do ambiente, poderia fazer sentido manter as portagens rodoviárias, mas, infelizmente, não é o caso do interior de Portugal.

Josué Caldeira, economista, entende que as portagens não são uma questão estrutural de desenvolvimento regional. “A sua abolição é uma medida de justiça para com um tecido económico e social com fortes fragi-

lidades no acesso a bens e serviços. Terá um impacto positivo, por exemplo, no Algarve para um distribuidor de fruta, um carpinteiro, ou padeiro, que queira ir distribuir um produto de uma ponta a outra da região. É até uma questão de justiça quando comparado com um distribuidor da Área Metropolitana de Lisboa ou do Oeste onde a massa de consumidores é superior e mais densa.”

A livre circulação nas auto-estradas ajuda, assim, a eliminar custos que possam dificultar os circuitos intermunicipais nas regiões do interior, “sobretudo porque são territórios com insuficientes e ineficientes serviços públicos de transporte, mas está longe de constituir uma medida verdadeiramente eficaz de promoção do desenvolvimento do interior”.

Susana Peralta, da Universidade Nova, refere, por seu turno, que a teoria económica demonstra, através de estudos já realizados, que, em determinadas circunstâncias, a redução dos custos de transportes aumenta a concentração das aglomerações no litoral e isso, obviamente, seria negativo para o interior.

Mas assinala que isto é só uma doutrina económica que carece de verificação neste caso concreto da abolição das portagens, porque tudo depende também do quanto estas reduzem os custos de transporte e da própria dinâmica económica do país naquele momento. Certo é que para as pessoas que vivem no interior, auto-estradas mais baratas facilitam a vida de quem quer trabalhar ou consumir nas grandes aglomerações.

**Esperar para ver**

O economista João Pereira dos Santos é autor de publicações em revistas internacionais sobre esta matéria. E não tem dúvidas de que a introdução de portagens nas auto-estradas do interior em 2010 e 2011 teve um impacto bastante negativo sobre as regiões. “Diminuiu o número de empresas, o número de empregos e o investimento. As empresas que



Pórticos para cobrar portagens nas ex-Scut (sem custo para o utilizador)

**Operadores ferroviários queixam-se de concorrência**

A APEF – Associação Portuguesa das Empresas Ferroviárias (que reúne operadores de mercadorias) diz que “esta decisão penaliza fortemente a ferrovia” e realça que a isenção de portagens beneficia os eixos rodoviários preferenciais para a exportação de mercadorias, ao mesmo tempo que o Estado decidiu aumentar a taxa de uso da infra-estrutura (portagem ferroviária) em 23%.

“Temo que os milhões de euros que têm sido investidos e que se continuarão a investir na rede ferroviária sejam desbaratados, porque corremos o risco de não termos comboios de mercadorias, e até mesmo de passageiros, a circular, por causa de medidas como esta, que incentivam de forma muito

directa a rodovia e afectam gravemente a competitividade da ferrovia”, diz, em comunicado, o director executivo da APEF, Miguel Rebelo de Sousa.

O transporte ferroviário de mercadorias caiu mais de 10% até Abril, face ao mesmo período de 2023, informou ainda ontem a APEF. “As políticas implementadas nos últimos anos levaram a uma quebra no transporte ferroviário de mercadorias superior a 10%” nos primeiros quatro meses deste ano face ao mesmo período do ano passado, informou APEF em comunicado citado pela Lusa.

No sentido oposto, estima que todos os meses existam mais 1600 camiões nas estradas portuguesas, a transportar



## ia desleal

mercadorias que usavam a ferrovia, resultando em mais 20.000 camiões por ano nas estradas nacionais.

Para a APEF, esta inversão de tendência é “uma consequência das políticas do sector e da má planificação e execução dos investimentos”, alertando que as metas de descarbonização assumidas com Bruxelas “estão comprometidas”. “A avaliação dos impactos das políticas públicas para o transporte de



mercadorias conclui que os últimos anos foram ‘marcados por incentivos públicos ao transporte de mercadorias por rodovia e com maior pegada carbónica e por medidas lesivas da competitividade do transporte ferroviário’”, realçou.

Contactada pelo PÚBLICO, fonte oficial da CP diz que a abolição de portagens nas ex-Scut acabará por aumentar a competitividade dos autocarros das várias empresas que estão em concorrência com a CP no segmento de longo curso, sobretudo dos Intercidades para o interior. “Na prática, aumenta a concorrência da rodovia em desfavor da ferrovia. Numa altura em que se fala de descarbonização, é óbvio que esta medida pode não ser a mais correcta”, afirmou.

sobreviveram tiveram de se habituar a produzir o mesmo com mais custos e, se não despediram, também não contrataram.”

No entanto, o também professor do ISEG alerta que os estudos científicos não mostram que a abolição das portagens, ou seja, uma descida abrupta dos custos de transporte, tem o efeito contrário. “Esse efeito não é necessariamente simétrico, mas vai ser necessário esperar para ver”, disse.

A Associação Portuguesa de Contribuintes (APC) insurge-se, por seu turno, contra esta medida por entender que “a dita ‘abolição’ significa apenas a transferência do custo de construção e manutenção dos troços em causa, dos utilizadores para os contribuintes”. Em comunicado, esta associação diz que “a forma continuada de referir o fim das portagens como se a medida fosse positiva para os portugueses, distorce a realidade, aumenta a iliteracia fiscal e impede o debate sobre se o custo da utilização rodoviária deve ser suportado todo através dos impostos ou pelo utilizador-pagador”.

**Portagens nas ex-Scut**  
**Isenção tem**  
**efeito limitado**  
**às populações**  
**locais**

Economia, 22/23

---