

Grupo Municipal Rui Moreira, Aqui Há Porto

MOÇÃO

A Via de Cintura Interna (VCI) é uma via com perfil de autoestrada, que contorna, em anel, a zona central dos núcleos urbanos do Porto e de Vila Nova de Gaia, numa extensão total de 21 km.

Trata-se de uma via distribuidora, que possibilita a ligação entre diferentes partes da cidade do Porto, facilitando o acesso a áreas residenciais, comerciais e industriais. A VCI, na função para a qual foi originalmente concebida, desempenha, por isso, um papel fundamental na organização do tráfego não só na cidade do Porto como também em Gaia.

Contudo, os níveis de saturação e de congestionamento registados naquela infraestrutura atingiram proporções inimagináveis e intoleráveis, com a VCI a registar diariamente valores acima do limite máximo daquela que é a sua capacidade de absorção de tráfego. O resultado é o caos permanente na mobilidade da cidade do Porto.

Adicionalmente, o tráfego rodoviário existente na VCI compromete o objetivo do Município do Porto em atingir a neutralidade carbónica até 2030. Esse desafio não só suscita preocupações ambientais devido aos impactos na qualidade do ar, mas também se configura como uma fonte significativa de ruído, ultrapassando os limites legais estabelecidos.

De referir que, de acordo com documento da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) relativo ao Tráfego Anual nas Vias Rodoviárias Nacionais, em 2022, a VCI surge 3 vezes nos 5 sublanços com maior volume de tráfego diário no país, designadamente:

- Paranhos – Ameal (EN12/EN14): 141.077 veículos/dia;
- A3/A20 – Paranhos: 138.353 veículos/dia;
- Ameal (EN12/EN14) – Regado: 138.194 veículos/dia.

Este cenário já preocupante tem vindo a ser agravado pela execução das obras da Metro do Porto, em particular devido à construção da Linha Rosa e à implementação do sistema de mobilidade BRT na Boavista. A par destas, com a construção da Linha Rubi e o considerável aumento do número de veículos pesados associados àquela empreitada, antecipa-se que os constrangimentos no trânsito possam agravar-se ainda mais.

Os diagnósticos e os estudos estão apresentados, sendo do conhecimento público, apontando como principal problema a utilização excessiva da VCI por tráfego de atravessamento, que procura evitar pagar as taxas de portagens na A41, neste caso, na Circular Regional Exterior do Porto (CREP).

Recorde-se que o Grupo de Trabalho para melhorar o funcionamento da VCI foi criado por insistência e iniciativa do Senhor Presidente de Câmara do Porto, em setembro de 2020, sendo composto pela Infraestruturas de Portugal e pelos Municípios do Porto, da Maia e de Matosinhos. No relatório apresentado por este Grupo de Trabalho foram identificadas 27

medidas, distribuídas por três áreas temáticas: gestão de portagens, melhorias da infraestrutura e gestão da infraestrutura.

No que diz respeito à gestão de portagens, sendo esta a medida mais importante para dissuadir o tráfego de atravessamento da VCI, o Grupo de Trabalho propôs a eliminação de pórticos na A4, por forma a inibir o recurso à VCI como via de passagem e atravessamento. Desta forma, criaram-se alternativas à circulação automóvel que, complementadas com a introdução de pórticos dissuasores no acesso à VCI, através da A3 e da A28, iriam permitir uma redução de tráfego de atravessamento nesta via.

Todas as entidades envolvidas manifestaram a sua congratulação com esta proposta e concordaram com a alteração ao sistema de taxas de portagem na A3, A4 e A28.

Sucedem, porém, que a Senhora Presidente da Câmara Municipal de Matosinhos, com a proximidade de eleições, voltou atrás na decisão e reverteu a anuência dada à alteração dos pórticos de portagens nas autoestradas identificadas, cujo resultado é a manutenção do estado da VCI.

Quando os municípios contíguos solicitam ao Porto uma abordagem mais abrangente e metropolitana para a região, é notável que, ao depararem-se com decisões impopulares junto de seus próprios habitantes, optam, não raras vezes, por empurrar a responsabilidade para o Governo ou, como neste caso, para o Município do Porto, prejudicando desta forma soluções para o problema da mobilidade metropolitana.

Esta solução para mitigar os constrangimentos da VCI foi, aliás, apresentada a S.E. o Secretário de Estado Adjunto e das Infraestruturas em uma reunião havida a 17 de janeiro de 2024, realizada na Câmara Municipal do Porto.

Em face do exposto, propõe-se à Assembleia Municipal do Porto, reunida a 22 de janeiro de 2024, deliberar instar S.E. o Secretário de Estado Adjunto e das Infraestruturas a:

- Aplicar taxas de portagem na VCI a todo tráfego de atravessamento, excetuando-se aquele que tem como origem e destino a cidade do Porto, por forma a inibir o recurso a esta como via de passagem, através da aplicação de taxas dinâmicas definidas em função do nível de serviço registado naquela infraestrutura;
- Isentar de taxas de portagem todos os veículos pesados de mercadorias que utilizem a CREP em alternativa à VCI, de modo a mitigar o impacto financeiro associado à necessidade de percorrer uma maior distância, dada a excentricidade da CREP.

Em caso de aprovação, a cópia desta Moção deverá ser endereçada a S.E. o Senhor Primeiro-Ministro, a S.E. o Secretário de Estado Adjunto e das Infraestruturas, aos Grupos Parlamentares da Assembleia da República, bem como às Coligações e Partidos candidatos nas próximas eleições legislativas.