

MOÇÃO

Pela redução do atravessamento da cidade e conseqüente pressão rodoviária

A Via de Cintura Interna (VCI) é uma infraestrutura rodoviária localizada no interior da malha urbana da cidade do Porto. Prevista pela primeira vez no Plano Geral de Urbanização de 1947, para contornar a área nevrálgica da cidade, foi mais tarde incorporada no Plano Director da Cidade de 1962 com um perfil de via rápida. O primeiro troço da VCI foi construído em 1963 ligando a ponte da Arrábida à rotunda de Francos e, com quase 12 km de extensão, viria a ficar concluída em Janeiro de 2007 com a sua ligação à ponte do Freixo.

Como distribuidora de veículos para o Grande Porto e toda a região Norte, a VCI tem uma elevada carga de tráfego automóvel – mais de 110.000 viaturas/dia – do qual parte significativa é de atravessamento por viaturas pesadas de transporte de mercadorias. Para além dos efeitos negativos sobre a paisagem urbana do Porto, tal situação constitui um dos principais focos de poluição atmosférica e de acidentes rodoviários (mais de 20% de todos os acidentes na cidade).

Um dos fatores de congestionamento da circulação na VCI foi a introdução de portagens na CREP – Circular Regional Exterior do Porto (A41) – uma via construída para desviar trânsito da cidade do Porto e facilitar as ligações na região que não necessitam de entrar na cidade de Gaia e Porto (por exemplo, de Espinho a Paredes e Vila Real). Esta circular, que custou umas centenas de milhões de euros aos cofres públicos, encontra-se visivelmente subutilizada.

A situação atual da VCI exige medidas eficazes e corajosas por parte do governo e da administração central. Propostas apresentadas pela entidade gestora daquela infraestrutura rodoviária – a IP, Infraestruturas de Portugal – como a duplicação de faixas de saída ou a introdução de sistemas já usados noutras cidades europeias, como os “Limites de Velocidade Variáveis”, podendo melhorar os fluxos de tráfego não resolvem o congestionamento da VCI, a insegurança na circulação, a emissão de gases poluentes e outros impactos negativos na cidade do Porto.

O elevadíssimo volume de tráfego automóvel na VCI, a sua contribuição para as alterações climáticas e as dramáticas conseqüências para a saúde pública, exigem a tomada de medidas corajosas e eficazes por parte da administração central. A duplicação de faixas de saída e outras propostas apresentadas pela IP - Infraestruturas de Portugal não parecem poder resolver o congestionamento da VCI e os seus impactos negativos na cidade.

A primeira medida de fundo para responder ao congestionamento de tráfego, à sinistralidade rodoviária e à degradação da qualidade do ar, é seguramente restituir à CREP a razão da sua construção: desviar o trânsito de veículos pesados da VCI.

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.

Pelo exposto, a Assembleia Municipal do Porto reunida extraordinariamente em 20 de novembro de 2023, DELIBERA:

- 1. Defender a adoção pela IP – Infraestruturas de Portugal de sistemas como a gestão dinâmica de velocidades e/ou outros modelos de controlo de tráfego, que melhorem as condições de segurança da circulação na VCI e reduzam as emissões poluentes;*
- 2. Manifestar ao Governo a necessidade imperiosa de isentar as portagens da CREP (A41) para os transportes pesados de mercadorias, com vista à diminuição significativa daqueles veículos na Via de Cintura Interna, na cidade do Porto, mitigando os efeitos negativos de poluição, trânsito e sobrecarga de infraestruturas, e promovendo também a coesão territorial, ou a concretização de outras medidas que retirem da VCI o tráfego de todos aqueles veículos que possam utilizar a CREP para os seus destinos.*

Porto, 20 de novembro de 2023

Pelo Grupo Municipal do Bloco de Esquerda