



**COMISSÃO DE ECONOMIA, OBRAS PÚBLICAS, PLANEAMENTO E
HABITAÇÃO**

**XV LEGISLATURA
2.ª Sessão Legislativa**

RELATÓRIO DE AUDIÇÃO DE PETICIONÁRIOS

PETIÇÃO N.º 229/XV/2.ª

«Petição contra o alargamento do IC20»

DIA: 19 de dezembro de 2023

HORA: 14h00

SALA: 5, com inclusão de videoconferência

1.ª Peticionária: Inês Sarti Pascoal

Número de assinaturas: 2.638

Assunto: Petição contra o alargamento do IC20

Deputados presentes: Deputada Fernanda Velez (PSD), a qual presidiu a audição, em substituição do Deputado Relator Hugo Carvalho (PSD), Fátima Correia Pinto (PS), Hugo Costa (PS), António Topa Gomes (PSD), Bruno Dias (PCP), José Pedro Ferreira (PS), João Barbosa De Melo (PSD) e Joana Mortágua (BE).

PREOCUPAÇÕES EXPRESSAS NA AUDIÇÃO:

Após a peticionária Inês Sarti Pascoal ter agradecido a realização da audição, informou representar um grupo de cidadãos preocupados com a mobilidade sustentável, urbanismo e meio ambiente, tendo, conseqüentemente, sido apresentada uma petição contra o alargamento do IC20, decisão essa anunciada durante a Semana Europeia da Mobilidade, uma semana que se dedica a promover os transportes sustentáveis, suaves, alternativos.

Mencionou que, no dia 18 de setembro, foi anunciada em reunião de Câmara Municipal da Almada o alargamento do IC20 (estrada que faz a ligação, principalmente, entre a Costa da Caparica e Almada e Lisboa) para quatro vias por sentido, num trajeto de quatro quilómetros, sem que ninguém (associações municipais, cidadãos, etc.) tivesse sido consultado.

Referiu a peticionária que a obra em causa resultava de uma obrigação prevista num contrato que, na opinião dos peticionários, estava caduco e que já deveria ter sido renegociado junto da Autoestradas do Baixo Tejo, subconcessionária da Infraestruturas de Portugal com a responsabilidade de gerir a mencionada estrada, porquanto, de acordo com o referido contrato, atingindo-se um limite definido de fluxo diário de circulação de carros (60 mil veículos), a concessionária tem de aumentar o número de vias existentes.

Foi neste contexto que a peticionária explicou ter surgido a petição em apreço, a qual teve, segundo informou o apoio de um coletivo local e de oito entidades e associações, sendo que sete delas têm âmbito nacional. Acrescentou ainda que a petição teve mais de 2.500 assinaturas num período de 3 semanas o que, portanto, revelava haver um conjunto de pessoas preocupadas com os impactos negativos que a mencionada obra terá a nível local e nacional.

A peticionária elencou alguns dos argumentos contra o projeto, os quais incluem, nomeadamente:

- a) a ineficácia do alargamento para resolver congestionamentos de trânsito (fenómeno da Procura Induzida), pelo que o alargamento de 3 para 4 vias, numa extensão de 4 km, não irá resolver o congestionamento do próprio IC20;
- b) os veículos continuam a confluir num mesmo funil de acesso para a ponte 25 de Abril (efeito bottleneck, que tenderá a aumentar na medida em que cada vez mais carros vão confluir para o mesmo local);
- c) o impacto negativo na pretensão das mudanças climáticas, na neutralidade carbónica e na falta de promoção de transportes alternativos.

Mais foi acrescentado que, diversos especialistas e políticos concordam que o foco para a resolução do problema do excesso de tráfego no IC20 deveria passar pela utilização do transporte coletivo e alternativas sustentáveis, ao invés de serem expandidas vias rodoviárias.

Foi dado o exemplo das posições sufragadas pelo Eng.º Fernando Nunes da Silva, segundo o qual Portugal é o único país desenvolvido que continua a apostar na rodovia para resolver os problemas da acessibilidade e imobilidade; pelo investigadora Sofia Simões, que diz existir um compromisso assumido com o país e com o município da Almada no sentido da

descarbonização, passando por tornar a utilização do carro mais difícil e fomentar o transporte coletivo; pela especialista de mobilidade urbana, Paula Teles, que refere ser preciso promover o transporte coletivo, em vez de aumentar o número de vias para carros; José Gomes Mendes, ex-secretário de Estado da Mobilidade, menciona, por sua vez, que a obra em discussão é um progresso, mas do século passado, ou seja, uma visão que tínhamos há 30 anos e que se calhar fazia sentido na altura mas que, atualmente, está desatualizada.

Por esses motivos, os peticionários sugerem que os 20 milhões de euros com o custo do projeto de expansão das vias sejam investidos em melhorias do transporte público, infraestruturas cicláveis e opções de mobilidade suave. Algumas das alternativas ao projeto de expansão do IC20 poderiam passar por, na opinião dos peticionários:

- (i) prolongamento do metro de superfície até à costa da Caparica, Trafaria e outros concelhos da margem sul (obra prevista já há quase 30 anos);
- (ii) renovação dos barcos da Transtejo (serviço com muitas irregularidades e supressões, sendo que o barco que faz a ligação Trafaria-Belém acaba muito cedo e a frequência não é convidativa para que as pessoas utilizem este meio de transporte);
- (iii) melhoria da ligação ferroviária na Ponte 25 de abril, através da Fertagus (o percurso destes comboios pode ser extensível até ao Oriente);
- (iv) alargamento da rede ciclável desde Almada até à Costa da Caparica;
- (v) requalificação da infraestrutura da rede ciclável que liga a Trafaria à Costa da Caparica e que se encontra em avançado estado de degradação;
- (vi) requalificação dos percursos pedonais entre a Costa da Caparica e o Monte da Caparica (os percursos existentes não são seguros ou confortáveis);
- (vii) melhoria da acessibilidade a transportes públicos de pessoas com deficiência, física ou visual;
- (viii) melhoria nas ligações entre transportes públicos.

A peticionária terminou a sua intervenção informando que a obra de alargamento de mais uma faixa no IC20 já tinha começado questionando ainda a origem dos fundos para desenvolvimento de uma infraestrutura rodoviária.



De seguida, foi dada a palavra aos Srs. Deputados dos Grupos Parlamentares (GP) que se tinham feito representar na audição de peticionários.

Começou por usar da palavra o **Sr. Deputado João Barbosa de Melo (PSD)** que, após saudar e agradecer a presença dos peticionários, apresentou um conjunto de perguntas e reflexões sobre o assunto em análise, destacando a importância de compreender o estado atual da obra, de forma a perceber se ainda existe forma de intervir. O Sr. Deputado manifestou compreensão pela pretensão dos peticionários, afirmando que, do ponto de vista técnico, ainda que sejam criadas várias faixas para cada lado de uma estrada, se no fim dessa mesma estrada existir um afunilamento (gargalo), não há qualquer hipótese de aumentar o fluxo nesse local.

Mais afirmou que, por vezes, ter mais faixas numa estrada tem também outras vantagens, como a diminuição dos acidentes rodoviários.

Quanto ao timing da eventual resolução da situação exposta, assinalou estarmos num fim de Governo, com uma dissolução da Assembleia da República para breve, pelo que apenas existem duas hipóteses: ou há qualquer coisa muito rápida que em três semanas todos nós possamos fazer, ou o assunto será tratado na próxima legislatura, com um Governo e Deputados novos que só daqui a uns meses começará.

De seguida, usou da palavra a **Sra. Deputada Fátima Correia Pinto (PS)** que, após agradecer aos presentes o seu sentido cívico ao apresentarem as suas preocupações à Assembleia da República, especialmente em relação ao alargamento do IC20 referiu ter sido eleita pelo Distrito de Vila Real, não conhecendo a estrada em causa, pelo que a situação apresentada configurava uma realidade que pouco lhe dizia.

Afirmou que, segundo a sua perceção, o alargamento do IC20 não ia, em princípio, resolver o problema do fluxo ou do engarrafamento de trânsito naquela via e na via de acesso à ponte 25 de abril. A Sra. Deputada questionou os peticionários sobre quais as consequências do incumprimento do contrato com a concessionária que obriga ao ampliação da via em apreço.

Adicionalmente, a Sra. Deputada informou ter tomado boa nota de todas as indicações e medidas alternativas apresentadas pelos peticionários, afirmando que tais medidas não eram apenas alternativas ao alargamento do IC20 mas antes complementares.

Por fim, referiu fazer suas as palavras do Sr. Deputado João Barbosa de Melo (PSD) ao questionar o que ainda poderia ser feito, considerando que as obras estavam já em fase de execução.



Seguidamente foi dada a palavra ao **Sr. Deputado Bruno Dias (PCP)** que após cumprimentar a vinda dos peticionários à Assembleia da República e a apresentação da sua petição assinalou que a reunião em causa tinha mais importância do que poderia parecer, porquanto, por um lado, podia haver um aumento do número de assinaturas a somar às já apresentadas e, ainda que tal não sucedesse, a presente reunião era o principal momento de apreciação das questões apresentadas.

Assinalou que todas e cada uma das medidas que a petição apresentava eram urgentes e indispensáveis, merecendo uma resposta concreta por parte dos responsáveis políticos e que, independentemente do destino que a questão do IC20 possa vir a ter, o Governo, atual ou futuro, deverá refletir sobre todas estas necessidades.

Referiu que, não obstante as obras do IC20 estarem já em curso ainda havia tempo para agir, na medida em que este era um trabalho prolongado que, por opção técnica, está a desenvolver-se por fases, sendo a fase atual a do eixo de ligação entre Almada e a Costa da Caparica. Contudo, tais obras não resolvem o efeito gargalo, ou funil, ou *bottleneck* que se verifica principal na hora da ponta da manhã no acesso para a ponte 25 de abril. Assim, se o alargamento de vias poderia ser uma solução admissível, nomeadamente, numa autoestrada, como, por exemplo, a A2 a fim de libertar trânsito que se acumula em determinados pontos críticos, no IC20 esta não se mostra uma solução viável. Aliás, a opção de alargar as vias do IC20 irá agravar o ponto crítico já existente, nomeadamente, na zona da Costa e Charneca da Caparica até o acesso à ponte.

Acrescentou o Sr. Deputado que a experiência que o país tem com renegociações de PPPs é trágica, pelo que é necessário acabar com esta parceria público privada. Ou seja, a subconcessão da autoestrada do Baixo Tejo, que abrange a A33, IC21 e IC20, passou para a gestão privada, com contratos blindados que prejudicam o interesse público e beneficiam o interesse privado. Deu o exemplo concreto da zona do Monte da Caparica em que não há praticamente acessos pedonais até à Costa da Caparica, referindo que, a proposta apresentada pelo PCP no Orçamento de Estado para alargamento da rede do Médio Tejo foi rejeitada.

Por fim, o Sr. Deputado como é que os peticionários olhavam para as movimentações que, entretanto, vão acontecendo no sentido de defender a criação da terceira travessia do Tejo da Trafaria a Algés com transporte rodoviário, exclusivamente.

Por último, foi dada a palavra à **Sra. Deputada Joana Mortágua (BE)** que revelou surpresa e insatisfação em relação ao projeto de expansão do IC20, apresentado



numa reunião de Câmara sem consulta prévia à população, vereadores, deputados municipais ou à comunidade em geral.

Destacou ainda a problemática na mobilidade para a Costa da Caparica, devido ao aumento populacional e à falta de alternativas de transporte, especialmente no verão, quando há um grande número de visitantes daquela região.

Questionou a prioridade do alargamento do IC20, considerando-o menos prioritário em comparação com outras melhorias necessárias, como revisões nos acessos à A2 e em outros pontos críticos de sinistralidade, mais mencionando as promessas não cumpridas em relação à expansão do metro e do transporte marítimo na região.

A Sra. Deputada enfatizou a necessidade de priorizar os acessos ferroviários e a mobilidade suave, criticando a qualidade da infraestrutura ciclável e reafirmou o compromisso do BE com propostas de melhoria da mobilidade no concelho de Almada.

Antes de dar a palavra aos peticionários para que pudessem apresentar os comentários tidos por mais convenientes, a **Sra. Deputada Fernanda Velez (PSD)** expressou a sua compreensão e experiência pessoal como representante de Sobral e moradora da Moita, destacando que a limitação do IC20 está relacionada com a capacidade de tráfego rodoviário na ponte em simultâneo, pelo que a solução proposta não resolve a situação de grande preocupação para os residentes que se deslocam diariamente da margem sul para Lisboa.

Acrescentou ainda que Portugal é um país que está na União Europeia e que tem um compromisso de descarbonização que deve ser levado a sério, pelo que o problema de Almada não é apenas deste concelho, mas de todo o país, na medida em que existem muitos outros casos semelhantes a este no território nacional.

De seguida, tomou a palavra a **peticionária Inês Pascoal** destacando a necessidade de maior transparência, por parte do Governo, Infraestruturas de Portugal e Autoestrada Baixo Tejo, mencionando a falta de divulgação prévia do projeto.

Além disso, propôs a melhoria dos transportes públicos e infraestruturas de mobilidade suave afirmando que, caso a obra avance, os 10 metros de alargamento possam ser destinados a uma via de BRT (Bus Rapid Transit) ou ciclovia, entre outras opções. Mais sugeriu a revisão dos contratos de concessão não apenas para o IC20, mas para outras autoestradas do país, especialmente no que diz respeito ao aumento de vias em caso de crescimento do tráfego.

A peticionária enfatizou a preocupação com a segurança rodoviária, questionando a eficácia do aumento de faixas no IC20. Destacou que, segundo o contrato em vigor, a



Infraestruturas de Portugal pode decidir não prosseguir com a obra, revertendo, assim, a situação, mediante uma concertação entre as partes envolvidas. no contrato.

Sobre a terceira travessia, expressou ceticismo quanto à melhoria da mobilidade entre Almada e a margem sul e Lisboa, considerando a possibilidade de outras formas de transporte coletivo mais eficientes.

Concluiu a sua intervenção afirmando que ainda há tempo para reverter as decisões anunciadas, defendendo uma abordagem mais sustentável para o desenvolvimento urbano.

Por último, foi por outro peticionário solicitado a palavra para destacar a existência de um documento da União Europeia chamado "[Handbook on the External Costs of Transport](#)", que revela que as externalidades relacionadas à mobilidade em Portugal representam 7,2% do PIB, principalmente devido ao uso excessivo do transporte privado individual, como carros. Mais expressou preocupações com os custos económicos e sociais referentes a essa dependência mencionando os impactos na economia nacional, na saúde pública e na sustentabilidade ambiental. Além disso, sugeriu que a insistência na mobilidade baseada na rodovia pode prejudicar a posição de Portugal em relação a economias mais sustentáveis na Europa. Deixou o apelo para uma reflexão mais ampla sobre os custos associados ao uso predominante do automóvel.

Finalmente, a Sra. Deputada Fernanda Velez (PSD) agradeceu a presença dos peticionários, informando-os sobre os trâmites subsequentes à apreciação da petição.

A reunião foi objeto de [gravação](#), a qual faz parte integrante do presente relatório.

Palácio de São Bento, em 28 de dezembro de 2023

A Assessora da Comissão

(Rita Nobre)