



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

MENCIONE-SE  
PUBLIQUE-SE  
EXPEÇA-SE

2311/03

Celeste Correia

### REQUERIMENTO

Nº 215/X (3ª) - AC

**Assunto:** A Região Oeste e a Localização do Novo Aeroporto. Acessibilidades e Transportes.

**Apresentado por:** Deputado José Augusto de Carvalho (PS)

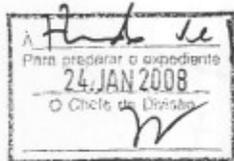
Com a concretização da recente decisão governamental de mudança de localização do Novo Aeroporto de Lisboa, as empresas do Oeste tornam-se menos competitivas e a economia da região perde dinamismo. Tal decisão, por estas e outras razões, traduz-se numa assinalável redução de oportunidades de desenvolvimento para todos os que aqui vivem e trabalham.

Daí que os princípios de equidade e justiça recomendem a imperiosa e urgente adopção de medidas minimizadoras de tais efeitos, entre as quais, as que respeitam às acessibilidades e transportes.

O Novo Aeroporto afasta-se do Oeste. Torna-se incontornável melhorar – segundo padrões aceitáveis no século XXI – os acessos e os respectivos transportes de ligação.

Do relatório da análise efectuada pelo LNEC, de comparação entre os estudos que conduziram à “opção OTA” e os estudos encomendados pela Confederação da Indústria Portuguesa e pela Associação Comercial do Porto, extrai-se, nomeadamente, o seguinte:

- Os acessos e transportes ao Novo Aeroporto são algo de importância estratégica;
- Assumem primordial relevância os tempos de percurso, os custos de deslocação e a “fiabilidade” – fiabilidade dependente das condições climáticas, de possíveis greves nos transportes colectivos, bem como de acidentes;
- Contraria princípios fundamentais de uma adequada política de transportes, fazer depender a ligação ao Novo Aeroporto, apenas da acessibilidade rodoviária;
- Existe, aliás, um enorme desfasamento entre investimentos na ferrovia e na rodovia. Por isso, Portugal tem dos piores desempenhos na União Europeia na utilização repartida dos vários modos de transporte;
- A ferrovia, para além de apresentar consumos mais favoráveis, integrará, no futuro, cada vez mais energia renovável;
- A distância entre o Novo Aeroporto (aerogare de passageiros) e o centro de Lisboa (Campo Pequeno) é de 48 quilómetros;



- Prevê-se uma travessia rodo ferroviária do estuário do Tejo entre Chelas e Barreiro, com duas vias ferroviárias para comboios de alta velocidade (TGV) e duas outras para comboios convencionais;
- Prevê-se o alargamento da Ponte Vasco da Gama para 2x4 vias – actualmente são 2x3 vias – e o alargamento da A8 para 2x3 vias; e,
- Os acessos do lado norte – do lado da A8 – à Ponte Vasco da Gama podem provocar situações de ruptura grave.

Neste contexto, apresentado pelo próprio LNEC, impõe-se concluir que, a partir do Oeste – e, designadamente, de Caldas da Rainha, Óbidos, Peniche, Lourinhã, Bombarral, Cadaval, Sobral e Torres Vedras – o acesso pela A8 à Ponte Vasco da Gama não oferece a mínima fiabilidade, ou seja a mínima garantia de circulação.

Quem, fazendo esse percurso, ainda não ficou bloqueado devido a um banal acidente no chamado “ Túnel do Grilo”?

A designada “ Calçada de Carriche” e a “ Segunda Circular”, por idênticos motivos e excesso de tráfego, não constituem alternativa nem no acesso à Ponte Vasco da Gama nem à futura Ponte Chelas-Barreiro.

Então, que outras hipóteses se colocam?

Em termos rodoviários vislumbro apenas uma solução para os concelhos atrás referidos – como para Alenquer e Arruda: aceder ao nó do Carregado, atravessar o Tejo na ponte aí recentemente construída e prosseguir, para sul, pelas auto-estrada existentes – A10 e A13, até ao Novo Aeroporto.

Para tanto, basta dar cumprimento – em pouco mais de 20 quilómetros – ao Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000), aprovado pelo Dec.-Lei nº 222/98, de 17 de Julho e pela Lei nº 98/99, de 26 de Julho.

Para isso, falta concessionar a construção e exploração do lanço de auto-estrada IC11/A18 entre Torres Vedras Norte e o Carregado, em cumprimento do Dec.-Lei nº 119-B/99, de 14 de Abril.

Veja-se num mapa de estradas o que significa este percurso para os concelhos do Oeste Litoral, no acesso ao Novo Aeroporto!

Consequentemente, justifica inequívoca recusa a deslocação para sul, para o concelho de Mafra, do referido lanço de auto-estrada.

Tal deslocação, na direcção Mafra/Carregado, daria forma a uma futura segunda Circular Regional Exterior de Lisboa – segunda CREL – para servir as populações desse concelho, de Cascais e de Sintra no acesso ao aeroporto... na OTA.

Mas já não é!

Quanto aos acessos ferroviários ao Novo Aeroporto, que não se ponha as populações dos sobreditos concelhos do Oeste Litoral a utilizar os comboios da Linha do Oeste, com transbordo para outros que atravessam o estuário do Tejo na Ponte 25 de Abril, percorrendo a Península de Setúbal, a ponte, até enfim chegar ao Novo Aeroporto.

Isso, quanto muito, poderá ser uma sugestão de passeio domingueiro, num dia primaveril.

Nada mais!

Urge, por isso, saber de que sistema de transportes ferroviários e de acessos rodoviários, vão tais populações dispor nas deslocações de e para o Novo Aeroporto.

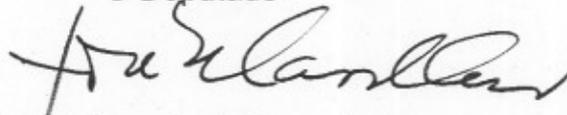


Em conformidade, tendo em conta o disposto no artigo 156º, alíneas d) e e) da Constituição da República Portuguesa e o disposto nos artigos 4º, número 1, alíneas d) e e) e 229º, números 1 a 3 do Regimento da Assembleia da República, venho requerer ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações que me preste as seguintes informações:

- 1 – Quais os prazos previstos para os procedimentos relativos à concessão do lanço de auto-estrada IC11/A18, de Torres Vedras Norte ao Carregado?
- 2 – Qual o prazo previsto para o lançamento a concurso das obras respeitantes igualmente ao IC11, entre Peniche e Torres Vedras?
- 3 – Que solução de transporte ferroviário, de ligação do Oeste Litoral ao Novo Aeroporto, se encontra prevista, segundo padrões do século XXI, quanto a segurança, comodidade e rapidez? Em que prazo se prevê seja concretizada?

Assembleia da República, 22 de Janeiro de 2008.

O Deputado



(José Augusto de Carvalho)