

Acta da 6ª comissão de 12/05/2023

No dia 12 de Maio de 2023, nas instalações do Ministério das infraestruturas, sitas na Av. du Bocage em Lisboa, a 6ª comissão permanente da Assembleia Municipal de Almada (transportes e mobilidade), reuniu com o Secretário de Estado das infraestruturas Frederico Francisco.

Estiveram presentes os seguintes eleitos: Luis Palma, José Rocha, Rita Magalhães, Ivan Gonçalves, Margarida Paulos, António Maco, Pedro Pereira, Paulo Viegas, Paula Galvão e Nuno Mendes.

O presidente da comissão Luis Palma deu início ao debate abrindo a ronda de intervenções com a temática inicial da ordem de trabalhos sobre o pagamento do pórtico no nó da Queimada da A33, na Charneca da Caparica, questionando sobre o pagamento deste troço, muito contestada pelos residentes. coloca também a questão da estação de vale das flores.

Usou da palavra o deputado Municipal António Pedro Maco, enfatizando as preocupações com os problemas da mobilidade no concelho de Almada referindo que este troço da A33, dá imenso jeito à população, como uma opção de mobilidade no interior do Distrito, nomeadamente para quem se desloca para a Aroeira, e que o facto da imposição do pagamento de portagem, obriga o congestionamento no centro da Charneca, não obstante o entendimento dos custos com as autoestradas, apela à supressão do pagamento de portagem neste nó da Queimada, referindo que a população já é bastante penalizada com os custos das portagens da ponte 25 de Abril, insiste no apelo ao diálogo sério e ponderado, para isenção de pagamento para os Almadenses, questão já apresentada e debatida em sessão de Câmara, ratificada pela presidente Inês de Medeiros

Pede a palavra o deputado Municipal Pedro Pereira, perguntando se faz sentido o pagamento de portagem no nó da Queimada, quando existem outros traços de Autoestrada isentas de pagamento. faz referência à construção do túnel Algés-Trafaria, obra financiada em cerca de 80% por fundos comunitários.

A deputada Rita Magalhães menciona também o nó da Queimada e o facto de não existirem alternativas sem o inevitável congestionamento no centro da Charneca, refere ainda a importância da construção da ponte sobre o rio Tejo Chelas-Barreiro.

O deputado Nuno Mendes refere que o custo deste troço da A33, não se justifica, tendo em conta a sua importância para a população, fala sobre a ponte do Barreiro, tendo em conta a sua dimensão, com custos substancialmente reduzidos com a inclusão de ciclovia, questiona ainda para quando o acesso na A2 que sirva a população do Seixal.

A deputada Paula Galvão refere que a supressão do pagamento de portagem no nó da Queimada, beneficiaria e muito fluxo de trânsito na 377, sobretudo em hora de ponta, que obriga como consequência a que muito mais pessoas recorram ao transporte pessoal, aumentando significativamente o movimento de automóveis que circulam na estrada 377.

O deputado José António Rocha pede a palavra referindo o recente périplo efectuado pelos governantes no distrito de Setúbal, no anúncio de investimento no arco ribeirinho sul, na anunciada revolução da mobilidade na margem sul do Tejo, abrangendo não só o concelho de Almada mas outros municípios, como Alcochete, Moita, Montijo, Barreiro e Seixal, e tendo em conta todos estes anúncios de investimentos a sul do Tejo, questiona se não seria altura de reverter estas parcerias público privadas, pagas com dinheiro dos contribuintes e comprovadamente ruinosas para o erário público.

O secretário de Estado Frederico Francisco inicia sua intervenção para responder às questões colocadas pelos deputados municipais, menciona o facto de que a supressão/deslocalização do pórtico de referido nó da Queimada implicaria perda de receitas para a empresa concessionária e isso não é factível, pode-se eventualmente tentar encontrar outra solução que não implique a perda de receitas para a concessão, diz estar disponível para encontrar uma solução plausível, diz ainda que no interior na AML, nunca seria possível descontos ou supressão de portagens pois despoletar conflitos com as concessionárias, sobre as questões relacionadas com as travessias do Tejo refere que os custos seriam muito avultados, como exemplo fala sobre a linha de alta velocidade, avaliada em muitos milhões de Euros e de como se explicaria tão avultados investimentos nas grandes cidades às populações que vivem no interior.

Sobre as PPP,s diz que é de razão operacional, não obstante o reconhecimento de que algumas das concessões no passado foram mal feitas e com elevados custos para o estado, a concessão da Lusoponte termina em 2028 e poderá ser renegociada de forma mais equilibrada, mas estas concessões são inevitavelmente a solução para estes investimentos, acrescentando que a manutenção das portagens são a forma de financiar por exemplo a terceira travessia Chelas-Barreiro, que iria reduzir em cerca de meia hora o trajecto para vários destinos, ou o túnel Algés-Trafaria e que em ambos seriam possíveis corredores exclusivos para transportes públicos, expressa a convicção de que a construção de novas travessias, não vão contribuir para a diminuição de trânsito na ponte 25 de Abril,

Sobre o Metro Sul do Tejo refere que finalizada a concessão será mais viável a negociação para concretização da sua extensão até à Costa da Caparica.

Sobre a estação de Vale das Flores refere que o contrato com a Fertagus cessa em 2026 e poderá ser incluída nas negociações, acrescentando que esta é uma concessão com menos encargos para o estado no que diz respeito a subsídios, porque é este que fornece todo o material.

O deputado Paulo Viegas intervém, para dizer que o planeamento nas grandes áreas metropolitanas é não só necessário como extremamente importante, e não acredita que o investimento nas grandes urbes, cause mal estar seja a quem for.

A deputada Margarida Paulos diz que o princípio da solidariedade justifica plenamente os investimentos.

O secretário de Estado Frederico Francisco diz que concorda com a necessidade de maior investimento em Lisboa, tendo em conta a densidade populacional de cerca de três milhões de pessoas, mas do ponto de vista político é de facto complicado, acrescenta ainda que estamos demasiado dependentes dos fundos Europeus para este tipo de investimentos, relevando a importância de encontrar formas de investimento sem depender de fundos europeus, fala sobre a legislação Europeia para a liberalização dos transportes ferroviários, que abre portas para a possibilidade de investimento de qualquer grupo privado, na sua opinião esta gestão deve ser feita pelo Estado, dando como exemplo a CP, concorda com ajuste directo, apenas se restringidos apenas a uma zona do País, mas refere mais uma vez a importância de arranjar mecanismos para manutenção na esfera pública, sem infringir as regras impostas por Bruxelas.

Sobre o tema a deputada Rita Magalhães que em Bruxelas, é o Estado que paga à operadora.

