

REQUERIMENTO Número / (.ª)

PERGUNTA Número / (.ª)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

A EN14, que liga Porto a Braga, atravessando os municípios da Maia, Trofa e Vila Nova de Famalicão é o principal eixo distribuidor de trânsito para acesso aos portos de mar, ao aeroporto e à rede transeuropeia de autoestradas, para as milhares de empresas aí sedeadas.

Servindo aproximadamente um milhão de pessoas, a EN14 atravessa 30 polos industriais onde trabalham cerca de 128 mil pessoas, suportando perto de 45 mil veículos dia entre eles 6 mil camiões.

A EN14 é há muito uma via completamente esgotada, insegura e intransitável pelo que a construção de uma alternativa viária se assume como uma obra absolutamente estruturante, necessária e urgente.

Com o país a atravessar uma grave crise, sem financiamento externo ajustado e com os cofres públicos exauridos, o anterior Governo do PSD/CDS-PP, encontrou uma solução infraestrutural diferente da inicial, realista, concertada com os autarcas, menos custosa para o erário público, mas igualmente eficiente.

Fruto da solução técnica e financeira que lhe estava associada a obra foi projetada para ser executada em 4 fases, uma solução que mereceu o aplauso generalizado dos autarcas, dos empresários e das populações:

- **1ª Fase** - Variante à EN13, entre o Nó do Jumbo e o Interface Rodoferroviário da Trofa, com extensão de 13 km e incluindo a reformulação do Nó do Jumbo.
- **2ª Fase** - Variante à EN 14, entre o Interface Rodoferroviário da Trofa e Santana, com extensão de 3 Km e incluindo nova ponte sobre o rio Ave.
- **3ª Fase**- Beneficiação da EN14 entre Santa e Vitória, com extensão de 2,5 Km.
- **4ª Fase**- Duplicação EN14 entre Vitória e a rotunda da Variante com a extensão de 1,5 Km.

Sobre a nova solução, enquanto Secretário Geral do Partido Socialista, o Senhor Primeiro-

Ministro numa visita efetuada à empresa Continental (Lousado, Vila Nova de Famalicão) ocorrida a 25 de junho de 2015, afirmou aos jornalistas que este projeto seria para concretizar caso o PS fosse eleito.

Afirmava então o Senhor Primeiro-Ministro que era **“preciso acabar com a instabilidade relativamente aos programas de obras públicas e é preciso saber dar continuidade, de legislatura para legislatura, às obras que estão previstas”**.

Objetivamente a palavra dada pelo Senhor Primeiro-Ministro não está a ser honrada.

Mas vamos por partes.

Na vigência do anterior Governo, foram entre muitos outros praticados os seguintes actos:

- Inserção deste projeto como Projeto Prioritário no âmbito do PETI 3+ e definido como intervenção de médio/longo prazo no Plano de Infraestruturas de Portugal, SA;
- Assinatura, em junho de 2015, do contrato para o desenvolvimento do Projeto de Execução da variante à EN14, entre o Interface Rodoferroviário da Trofa e Santana, incluindo a nova ponte sobre o rio Ave;
- Publicação em Diário da República de 28 de setembro de 2015, do Despacho de Lançamento do concurso público do primeiro troço da Variante entre o Nó do Jumbo e a Trofa.

Com a tomada de posse do novo Governo, assiste-se ao início de um ciclo de inverdades e de contradições que parece não ter fim.

O atual governo, na pessoa do Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, começou falsamente por justificar o não avanço da obra por falta de cabimentação, bem sabendo que estava a correr um concurso publico para a execução da sua 1ª fase.

Chegou mesmo a desafiar os deputados do PSD e do CDS-PP a especificarem qual o imposto que **“... propõem aumentar ou qual o rendimento das famílias que propõem baixar para fazer as obras na ...Nacional 14...”** (26 de fevereiro de 2016, Discussão do OE 2016).

Em 28 de Junho de 2016 a uma Pergunta dos Deputados do PSD, anunciou que relativamente à 1ª fase da obra estava **“prevista a adjudicação do concurso da empreitada para março de 2017”**. Nada disso aconteceu como sabemos.

Menos de cinco meses depois daquela resposta, o mesmo Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas diz que o Governo não adjudica **“empreitadas parciais”**. O Senhor Ministro foi perentório **“Nós faremos essas obras quando tivermos as condições de as fazer de um modo integrado”**. (07 de novembro de 2016, Debate do OE 2017).

A execução faseada que antes o novo Governo nunca pusera em causa é, a seguir à falta de cabimentação, o novo argumento para “congelar” o avanço desta obra.

Depois disso, em fevereiro de 2017, o Governo apresentou o **“Programa de Valorização das Áreas Empresariais”**, onde consta **“a melhoria das acessibilidades às áreas de localização**

empresarial de Famalicão Sul/Ribeirão e Lousado”.

O Governo nunca esclareceu cabalmente o alcance desta intervenção. Mas pela descrição sumária, percebe-se que aquela intervenção corresponde à parte final do projeto faseado elaborado pelo anterior Governo.

Significa isto que a obra que não podia ser executada faseadamente afinal já o podia ser e o que supostamente deveria começar a sul, começaria agora a norte.

Surpreendentemente no dia 19 de maio de 2017, durante a inauguração do Complexo Desportivo do Instituto Superior da Maia (ISMAI), o Senhor Primeiro-Ministro anunciou que o Governo iria construir a variante à EN14, num primeiro troço, servindo o Concelho da Maia até à Via Diagonal e ao Nó da Carriça ***“É uma decisão que está tomada e é uma decisão que irá ser implementada”*** afirmou o Senhor Primeiro-Ministro.

Sucedo que aquilo que o Senhor Primeiro-Ministro anunciou corresponde a uma pequena parte, saliente-se uma pequena parte, da primeira fase da obra, cujo Despacho de Lançamento do concurso foi, como se referiu, publicado no Diário da República a 28 de setembro de 2015.

Aquilo que antes só podia ser feito de forma integral, novamente, volta a poder ser feito faseadamente.

Ainda a propósito do concurso público da 1ª fase da obra, refira-se que, em resposta aos deputados do PSD datada de 30 de janeiro de 2017, o Governo alega que o Relatório Final de análise de propostas foi elaborado em junho de 2016, tendo o concurso contado com 22 concorrentes, dos quais três passaram à fase de análise e classificação das respetivas propostas.

Não se percebe que um ano depois este concurso público não tenha conhecido qualquer desenvolvimento.

O eixo Maia, Trofa, Vila Nova de Famalicão é o principal polo transformador do país, o que exige vias de acesso rodoviário que não obstaculizem a produtividade e a competitividade das suas empresas.

Saliente-se que este mesmo eixo representa o principal polo exportador do país com um volume de negócios de 11,5 mil milhões de euros.

A construção da alternativa à EN14 tem dimensão nacional. É o crescimento económico do país que está em causa. É a competitividade da economia portuguesa que está em causa. É o futuro de pelo menos 30 mil empresas e de pelo menos 128 mil postos de trabalho que estão em causa. É tudo isto que está em causa.

Não é aceitável que declaração atrás de declaração o Governo se contradiga, muito menos é aceitável que invoque deliberadamente factos que sabe não corresponderem à verdade.

Entretanto, no terreno, 19 meses depois do Senhor Dr. António Costa ter assumido a liderança

do Governo tudo está exatamente na mesma.

Nestes termos, ao abrigo das disposições constitucionais, legais e regimentais aplicáveis, os deputados abaixo identificados, solicitam ao Governo que, através do Senhor Primeiro-Ministro, seja dada resposta às seguintes perguntas.

1. Em que dia foi publicado o Aviso de Lançamento, do concurso publico para o troço anunciado no dia 19 de maio de 2017, durante a inauguração do Complexo Desportivo do Instituto Superior da Maia (ISMAI), que irá servir o Concelho da Maia até à Via Diagonal e ao Nó da Carriça?
2. Qual o montante orçamentado para esta intervenção?
3. Qual o prazo para a apresentação de propostas?
4. Qual o prazo expetável para a adjudicação da empreitada?
5. Porque razão foi abandonado o projeto inicial da 1ª fase que estava concursado?
6. Quando será objeto de concurso público a restante parte do troço correspondente à primeira fase da obra?
7. Quando será aberto o concurso público para intervenção denominada de **“melhoria das acessibilidades às áreas de localização empresarial de Famalicão Sul/Ribeirão e Lousado”**, constante do “Programa de valorização das Áreas Empresariais” e que chegou a estar prometido para o inicio do ano?
8. Em que data submeteu o Governo à Agência Portuguesa do Ambiente o Estudo de Impacto Ambiental para aprovação, condição que o Executivo considerou essencial para o lançamento do troço Interface Rodoferroviário da Trofa / Santana, que inclui a nova ponte sobre o Rio Ave?

Palácio de São Bento, sexta-feira, 16 de Junho de 2017

Deputado(a)s

JORGE PAULO OLIVEIRA(PSD)

EMÍLIA SANTOS(PSD)