

**Projeto de Resolução n.º 1208/XII/4.<sup>a</sup>**

**Recomenda ao Governo que avance com um modelo infraestrutural que permita a melhoria das acessibilidades na Estrada Nacional 14, nomeadamente nas zonas de “confluência” com os concelhos da Maia, Trofa e Vila Nova de Famalicão.**

**Exposição de motivos**

A estratégia a assumir por Portugal, no que respeita à área das infraestruturas de transportes, passa necessariamente por uma mudança, quer do ponto de vista estratégico, quer do ponto do investimento, relativamente aquilo que foi a prática dos últimos governos socialistas. Isto é não só o que pensamos, mas também o que surge no próprio acordo de parceria, elaborado entre o Estado e a União Europeia: “O reforço da competitividade e da internacionalização da economia portuguesa passa assim também pela redução da desvantagem competitiva em termos de custos (e tempos) de transporte e logística decorrente da sua posição geográfica e do insuficiente desenvolvimento das ligações ao centro económico europeu. Verifica-se, em especial, uma necessidade de investimento no desenvolvimento das infraestruturas de transporte de mercadorias e logística nos domínios ferroviário, marítimo-portuário e plataformas logísticas, com especial incidência em infraestruturas integradas nas Redes Transeuropeias de Transportes.”.

Ora, todos sabemos que a nossa localização geográfica se traduz, não raras vezes, numa circunstância de desvantagem relativamente a outros países da Europa Central. Assim, tudo deve ser feito para a quebrar as dificuldades geográficas. Mas se por um lado a estratégia de investimento muda, por outro também se garante, no acordo parceria, que: “... não obstante a boa cobertura

da rede rodoviária principal, regista-se ainda uma necessidade de intervenção em pequenos troços (*last mile*) rodoviários de ligações de espaços de concentração de atividade económica às redes principais. Estes troços são fundamentais para superar constrangimentos à competitividade das empresas, que se traduzem, nomeadamente, na falta de conexões logísticas eficientes e com capacidade de carga ou em tempos e/ou condições de transporte de mercadorias com impactos negativos nas condições de competitividade das empresas.”.

Os motivos anteriormente apresentados são exatamente os mesmos que permitiram que as intervenções a realizar ao nível desta importante infraestrutura - EN 14 - fosse contemplada no relatório das Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (IEVA), relatório que, aliás refere “A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos: ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas e a parques industriais existentes ao longo deste eixo (Trofa e Mabor); ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao aeroporto Francisco Sá Carneiro, a núcleos urbanos densos e a zonas industriais e equipamentos públicos existentes na região, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e aeroportuário.”.

O trabalho de fundo levado a cabo pelo GT IEVA teve tradução por parte do Governo no PETI 3+ - Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, um documento de responsabilidade e criterioso, que segue as orientações estratégicas da economia e que do ponto de vista do investimento tem necessariamente custos relativamente reduzidos para o Estado. A forma como o Ministério da Economia identifica os investimentos a realizar, faz parte integrante de uma estratégia debatida, plural e de mediação com vários intervenientes. Foi aliás desses mecanismos que resultou a necessidade de intervenção na EN14 cuja previsão de concretização está definida para o segundo semestre de 2017, tendo a infraestrutura um custo próximo dos 20 milhões de euros dos quais 16 milhões correspondem a financiamentos comunitários.

Por tudo isto entendemos ser defensável a realização de uma intervenção que visa conferir melhores condições de acessibilidade, numa zona de elevada densidade populacional e, onde o tecido empresarial significa muito para as exportações nacionais e conseqüentemente para a economia nacional.

Assim sendo, pelo exposto, a Assembleia da República, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa, delibera recomendar ao Governo que:

**Pondere, avançar com um modelo infraestrutural que permita a melhoria das acessibilidades na Estrada Nacional 14, nomeadamente nos concelhos da Maia, Trofa e Vila Nova de Famalicão, e por forma a garantir um investimento adequado às possibilidades financeiras do país.**

Palácio de São Bento, 23 de outubro de 2021

Os Deputados do CDS-PP,

**Michael Seufert**