

REQUERIMENTO Número / (.^a)

PERGUNTA Número / (.^a)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

Ex. ma Sr.ª Presidente da Assembleia da República

As Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado no Distrito do Porto

Por despacho do Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, constituiu-se um Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado – GT IEVA, que elaborou um relatório que consubstancia um conjunto de recomendações ao Governo, no sentido de priorizar os investimentos nos próximos sete anos, de modo a eliminar constrangimentos às economias locais e regionais.

Contudo, nesse mesmo relatório, e no que diz respeito ao Distrito do Porto, para além de uma total ausência de visão estratégica, existem incorreções e lacunas que é necessário ultrapassar.

O relatório inclui, julgamos que por lapso, o terminal de cruzeiro de Leixões, uma obra financiada pelo atual QREN, que está concluída, com a sua gare de passageiros em fase final de construção e que se prevê esteja finalizada no segundo semestre de 2014.

Para se atingir os objetivos de desenvolvimento e de mobilidade há muito delineados é também necessário suprir algumas lacunas existentes no relatório.

No que diz respeito ao setor ferroviário, o Metro do Porto representa uma infraestrutura de capital importância para a mobilidade na AMP, um projeto estruturante no ordenamento do território e um meio de transporte urbano de excelência, que deve garantir elevados padrões de qualidade de vida aos cidadãos deste espaço geográfico.

Este projeto deve ser assim encarado como um projeto catalisador e mobilizador das mudanças que se pretendem operar no sentido da modernidade e competitividade da AMP.

A primeira fase da rede do Metro do Porto está concluída e as suas linhas em operação, pelo que se impõe que nos concentremos na segunda fase da rede, avançando com determinação para a sua execução.

A requalificação da Linha do Douro, no troço Caíde/Marco, numa extensão de 14 KM, é fulcral

para a mobilidade regional e para o desenvolvimento da economia local e regional.

A aposta nestes dois projetos de transportes públicos ferroviários, Metro do Porto e Linha do Douro, contribuem em muito para promover a sua eficiência energética e reduzir a nossa dependência do exterior, garantindo a sustentabilidade ambiental e, por essa via, assumindo um papel determinante no combate às alterações climáticas.

No sector portuário, o Porto de Leixões tem sido um sucesso económico e de afirmação como principal porto do Noroeste peninsular, especialmente no desenvolvimento no segmento da carga contentorizada e na consolidação nos restantes segmentos, nomeadamente nos cruzeiros turísticos,

O Porto de Leixões e a sua comunidade portuária têm sido exemplares no restabelecimento de uma relação de proximidade e de sucesso com o tecido empresarial da região Norte.

A sua crescente afirmação junto das empresas da Galiza, tem conduzido a que o Porto de Leixões se tenha transformado no elemento âncora das cadeias logísticas do Noroeste peninsular e um esteio da economia da região Norte.

Hoje verificamos que a carga que mais cresce no transporte marítimo é a carga contentorizada e o seu aumento em Leixões é uma evidência. Acresce a isso o fato de os navios terem cada vez maior dimensão e calado. Presentemente, Leixões recebe navios com 11,2m de calado e 215 m de comprimento.

Um novo terminal tem que aumentar a capacidade atual (cais e terrapleno) mas também tem que criar condições para receber navios maiores, e o objetivo é que possam vir a Leixões post-panamax, com 5000 TEU, 14 m de calado e 300m de comprimento.

Assim, a necessidade de planear um novo terminal é uma emergência, caso contrário Leixões deixará de ter capacidade de resposta à procura a curto prazo, com os inevitáveis prejuízos para a economia do território que serve.

Contudo, a construção de um novo terminal, não será possível sem a reconstrução e redefinição do Porto de Pesca o qual apresenta uma visível necessidade de modernização de modo a transformar-se num porto mais eficaz na operação.

No sector rodoviário existem também projetos fulcrais para o desenvolvimento da economia local, pelo contributo que os mesmos podem dar para a captação de investimentos, para a fixação de empresas e promoção do emprego e, por essa via, para a coesão económica, social e territorial.

Entre estes, temos o troço do IC35 – Penafiel / Castelo de Paiva, com uma extensão de 16 km e um investimento estimado em 110M€, projeto desenvolvido entre Abril de 2005 e Janeiro de 2008, até à fase de Projeto Base, fase que se encontra concluída. Este troço insere-se num espaço territorial onde existe o maior e mais dinâmico tecido empresarial desta sub-região.

Também o troço da EN321-2, Baião - Ponte da Ermida (1ª fase), no Concelho de Baião, com uma extensão de 14 Km, cujo custo base é de 25 M€ e está em condições de ser implementado, que em muito contribuirá para a coesão territorial.

Face às atuais circunstâncias e constrangimentos de ordem financeira que atingem o país, os projetos devem, sempre que possível, ser implementados faseadamente e não abandonados em absoluto.

Contudo, no Relatório IEVA, algum destes projetos são ignorados, outros subestimados os seus custos e outros ainda atirados para as calendas.

Nestes termos, ao abrigo do disposto na alínea d) do artigo 156º da Constituição da República Portuguesa, e da alínea d) do nº 1 do artigo 4º do Regimento da Assembleia da República, vêm os signatários, através de V.^a Ex.^a, perguntar ao Senhor Ministro da Economia:

1º Tem o Governo consciência da importância da Segunda Fase do Metro do Porto? Considera o Governo prioritária a ampliação, mesmo que faseada, do Metro do Porto? Vai o Governo incluir este projeto nas Infraestruturas de Valor Acrescentado?

2º Considera o Governo o Porto de Leixões uma Infraestrutura fundamental para a economia regional e irá assim disponibilizar os meios financeiros indispensáveis para a sua ampliação, nomeadamente a construção de um novo terminal de contentores, e para a redefinição e requalificação do Porto de Pesca de Leixões?

3º Considera o Governo que a modernização do troço da linha do Douro Caíde/Marco é uma obra fundamental para a mobilidade regional e irá assim considerá-la como prioritária nas infraestruturas de valor acrescentado? Quando prevê o Governo dar início a este importante projeto para a região?

4º Considera o Governo o troço do IC35 Penafiel/Entre-os-Rios e o troço da EN 321-1 Baião/Ponte da Ermida como fundamentais para a economia regional e um importante contributo para a coesão territorial, económica e social e irá assim incluir estes troços rodoviários nas obras prioritárias a realizar e como infraestruturas de elevado valor acrescentado?

Palácio de S. Bento, 21 de Fevereiro de 2014

Palácio de São Bento, sexta-feira, 28 de Fevereiro de 2014

Deputado(a)s

RENATO SAMPAIO(PS)

FRANCISCO DE ASSIS(PS)

ISABEL SANTOS(PS)

ISABEL ONETO(PS)

NUNO ANDRÉ FIGUEIREDO(PS)

GLÓRIA ARAÚJO(PS)

LUÍSA SALGUEIRO(PS)

Deputado(a)s

JOÃO PAULO CORREIA(PS)

ANA PAULA VITORINO(PS)