



**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**

**Considerando que:**

1 – O Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) foi aprovado pelo Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de Julho, tendo sido alterado pela Lei nº 98/99, de 26 de Julho, e pelo Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de Agosto. Neste Plano, os itinerários complementares (IC), que dão corpo à rede complementar nacional, constituem ligações de grande interesse regional;

2 – O Itinerário Complementar 3 (IC3) está previsto no PRN 2000 com a designação “Setúbal-Coimbra” e com os seguintes pontos extremos e ligações intermédias: “Setúbal – Palmela - Montijo - Salvaterra de Magos – Almeirim – Entroncamento – Tomar – Penela – Condeixa - Coimbra (IP3)”;

3 – O lanço Tomar/Coimbra do IC3 desenvolve-se com uma orientação sul-norte iniciando-se na Variante de Tomar e terminando após o atravessamento do rio Mondego, a nascente de Coimbra, estando prevista a sua ligação direta ao IP3, a qual está integrada no lanço subsequente desta via;

4 – A opção assumida pela governação anterior previa a ligação direta ao IP3, com uma novatravessia do rio Mondego a nascente de Coimbra, embora a última parte dessa ligação ao IP3 se integrasse noutra via. A ligação ao IC2 e à A1/IP1 na zona de Condeixa-a-Nova seria assegurada por uma via de ligação, a estabelecer a partir das soluções do IC3;

5 – A construção desse lanço do IC3 implicou a desclassificação do troço do IC3 já construído em Coimbra, constituído pela Ponte Europa e respetivas vias de acesso;

6 – O projeto de concretização da via em causa previa três pontes, sobre os rios Corvo, Ceira e Mondego, e numerosos viadutos. Estavam ainda previstos no troço final do lanço, entre as pontes sobre os rios Corvo, Ceira e Mondego, e em Sto. António dos Olivais, quatro ou cinco túneis, escavados em galeria;

7 – A conclusão do Projeto de Execução estava prevista para meados de 2009, altura em que se iniciaria a obra, que teria previsivelmente uma duração de cinco anos, terminando em meados de 2014;

8 – Estamos em 2014 e as obras, aparentemente, não vão concretizar tudo que estava previsto no projeto, terminando assim na rotunda da Portela (rotunda que faz ligação à circular externa da cidade (que não deixa de ser uma via citadina);

9 – Esta opção (a ser confirmada), significaria não só o aumento de trânsito de uma via citadina, mas acima de tudo poderia significar um problema de segurança rodoviária, dado que a via não foi dimensionada para o trânsito que pode vir a receber;

10 – A cidade de Coimbra, com esta solução, fica com mais uma via desatualizada no que respeita ao traçado, pois as externalidades negativas são precisamente iguais às produzidas (há mais de 20 anos) com a criação da EN1.

Assim:

Tendo em conta o disposto no artigo 156.º, alíneas d) e e) da Constituição, e as normas regimentais aplicáveis, nomeadamente o artigo 229.º, n.º 3 do Regimento da Assembleia da República, que fixa em 30 dias o limite do prazo para resposta;

O(a)s Deputado(a)s do CDS-PP, abaixo-assinados, vêm por este meio requerer ao Ministro da Economia, por intermédio de Vossa Excelência, nos termos e fundamentos que antecedem, respostas às seguintes perguntas:

**1 – O Ministério da Economia está em condições de afirmar que o traçado previsto para a concessão do Pinhal Interior (IC3/A13), com a necessidade de renegociação da PPP em causa, não se concretizará na totalidade e findará na rotunda da Portela em Coimbra?**

**2 – Não sendo concretizável o projeto como estava previsto, é possível prever quando serão concluídos os quilómetros que ficarem a faltar?**

**3 – Quem irá assegurar a manutenção da circular externa da cidade que, com o aumento de tráfego, terá certamente novas necessidades de intervenção?**

Palácio de São Bento, terça-feira, 14 de Janeiro de 2014

Deputado(a)s

PAULO ALMEIDA(CDS-PP)

RUI BARRETO(CDS-PP)