PCP

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

	Expeça - se
	Publique - se
	2013-04-17
	O Secretário da Mesa
	Paulo Batista Santos (Assinatura) — Digitally signed by Paulo Batista Santos (Assinatura) Date: 2013.04.17 12:16:59 +01:00 Reason: Location:

☐ **REQUERIMENTO** Número / (.ª)

☒ **PERGUNTA** Número 1839 / XII (2 .ª)

Assunto: Situação da empreitada do túnel do Marão

Destinatário: Min. da Economia e do Emprego

Ex. ma Sr.ª Presidente da Assembleia da República

Não obstante as últimas notícias que dão como eminente a possibilidade da construção do Túnel do Marão poder vir a ser retomada sob a égide direta do Estado, a verdade é que tudo continua como estava, isto é, com a obra completamente paralisada.

A saga da construção do túnel do Marão é aliás um conjunto de lamentáveis incidentes.

a) Em Maio de 2008, foi assinado o contrato de concessão da Autoestrada do Marão, entre o Estado e um consórcio constituído pela SOMAGUE e pela MSF, que previa, até ao início de 2012, a ligação em autoestrada de Amarante a Vila Real, numa extensão de cerca de 30Km, e que incluía um túnel de 5,6Km a atravessar a serra do Marão.

Este contrato representava um investimento total inicial de cerca de 350 milhões de euros que deveria ascender a um custo total final, depois de terminado o prazo da concessão de 30 anos, de cerca de 456 milhões de euros.

b) As obras arrancaram em Junho de 2009 e foram suspensas em Setembro do mesmo ano por causa de uma providência cautelar interposta pela empresa Águas do Marão.

Em Março de 2010 o Tribunal levantou a suspensão cautelar mas as obras só se reiniciaram em Junho do mesmo ano (três meses depois), em cerimónia que aliás contou com a presença do Primeiro-ministro à época.

Nova providência cautelar interposta pela mesma empresa suspendeu durante mais dois meses a obra (ou seja um total de cerca de oito meses de suspensão por estas razões).

c) A concessionária da obra de construção da autoestrada do Marão reiniciou a obra em setembro de 2010 e terá executado, segundo algumas informações, perto de 70% da obra mas

voltou depois a parar a empreitada, por sua exclusiva iniciativa, em Junho de 2011, paralisação que hoje dura. Isto é, o concessionário mantém a obra parada desde Junho de 2011 até agora, isto é, há mais de 21 meses, perante a aparente complacência do Governo.

Ao que se sabe, a concessionária terá parado as obras porque se achava no direito de, invocando alterações das condições do financiamento que tinha contratado junto da banca, exigir que o Governo suportasse a diferença…

d) Em Junho de 2011, o Ministro da Economia do Governo saído das eleições legislativas então realizadas, afirmou que a obra seria retomada em 90 dias; passado este lapso de tempo, em Setembro de 2011, o mesmo governante afirmou que a construção do Túnel do Marão seria retomada em 60 dias.

Passaram os anunciados 5 meses (150 dias) e passaram ainda mais 16 meses sobre a data limite imposta pelo Governo para que a obra se reiniciasse.

No entanto a obra continua parada.

e) Como consequência desta inaceitável e totalmente incompreensível paralisação, várias dezenas de empresas faliram e perderam-se cerca de 1400 postos de trabalho.

f) No final do ano de 2011, com a obra totalmente parada há já cerca de seis meses, o Governo PSD/CDS entregou cerca de 200 milhões de euros à concessionária, pretensamente a título de indemnização, não obstante se desconhecer, de forma total e absoluta, de que género de indemnização é que se possa tratar.

Esta dotação de 200 milhões de euros foi inscrita para este fim específico no Orçamento Retificativo do ano de 2011, proposto pela nova maioria parlamentar resultante das eleições de Junho de 2011.

g) Entretanto, estarão estimados em cerca de 200 milhões de euros os custos necessários para a conclusão da obra do Túnel do Marão e da totalidade da autoestrada do Marão, presumivelmente com origem em fundos comunitários resultantes da programação do atual QREN.

Pode, a título de exercício, verificar-se que com esta verba e a referida na alínea anterior (a título de indemnização…), já o Estado gastou bem mais que o investimento inicial total previsto para a obra (350 milhões).

Mas, como a obra, em Junho de 2011, estava já executada a cerca de 70%, podem bem imaginar-se os custos finais para o Estado de uma empreitada que continua por concretizar e que, agora, se estima poder vir a estar concluída só em 2016, isto é, quatro anos depois do inicialmente previsto.

h) Em 15 de Março de 2013, a Assembleia da República aprovou por unanimidade uma resolução que recomenda ao Governo a conclusão urgente das obras do Túnel do Marão e que recomenda ao Governo que “averigue e tome medidas para responsabilizar os intervenientes

que neste processo provocaram a paragem das obras e os consequentes aumentos de custos para o erário público, com o objetivo de ressarcir o Estado dos prejuízos causados".

Face ao exposto, e ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, solicita-se ao Governo que, por intermédio do **Ministério da Economia e do Emprego,** preste finalmente uma informação cabal sobre todo este nebulosoprocessoe responda com detalhe às seguintes perguntas:

1.Que argumentação invocou a empresa concessionária para ter paralisado a obra em Junho de 2011? Esta paralisação foi decidida de forma exclusivamente unilateral ou terá também contado com o acordo do Governo?
2.Confirma-se que para proceder a esta paralisação da empreitada, a empresa concessionária terá invocado o facto de ter sido prejudicada pelos oitos meses de suspensão decorrentes das providências cautelares interpostas pela Empresa Águas do Marão e que, por isso solicitava ao Estado uma indemnização por esses cerca de oito meses de paralisação forçada?

2.1.Em caso afirmativo, com que legitimidade é que a empresa concessionária pede essa indemnização ao Estado e não o faz como deveria fazer (se assim o entendesse) à empresa que infundadamente colocou em tribunal as providências cautelares?

2.2.Qual foi a reação do Governo perante esta pretensão da concessionária (a ter sido invocada)?

3. Confirma-se que, para além do referido em 2., a empresa concessionária paralisou a obra em Junho de 2011 invocando também que as condições de financiamento que tinha contratado com a banca teriam sido alteradas por razões da crise financeira?
3.1. Em caso afirmativo, como pode o Estado aceitar ser responsabilizado por um contrato de financiamento estabelecido entre a empresa concessionária e a banca e no qual o Estado não seria (supõe-se) parte interessada?

3.2. Que implicações é que alterações no contrato de financiamento da obra, estabelecido entre o adjudicatário e a banca, podem ter modificado o contrato de concessão entre o Estado e a concessionária?

3.3. E se essas alterações de financiamento da obra tivessem ocorrido no sentido da melhoria dessas condições financeiras para a empresa concessionária, o Estado também poderia beneficiar nas condições do contrato de concessão e vir a pagar menos que o aí estava contratualizado?

4. Como é que o Governo explica o facto de ter entregue cerca de 200 milhões de euros à concessionária no final de 2011, mesmo mantendo-se a obra parada?
4.1. Qual a origem deste montante inscrito no Orçamento Retificativo de 2011? Confirma-se que resultou de endividamento adicional do Estado?
4.2. Confirma-se então que o Governo aceitou a tese de que a empresa concessionária tinha direito a indemnizações?

4.3. E em caso afirmativo que tipo de indemnizações é que foram pagas através desses 200 milões de euros? As solicitadas pelos atrasos decorrentes das suspensões impostas pelas

providências cautelares? As solicitadas pela pretensa alteração das condições de financiamento da obra? Ambas?

5. Confirma-se, ou não, que em Junho de 2011 estaria já executada cerca de 70% da obra concessionada? E, em caso afirmativo, tinha ou não o Estado já efetuado pagamentos? De que montante?

6. Qual é o valor estimado de investimento total que é necessário ainda realizar para concluir completamente a obra? Confirma-se que para concluir a obra na totalidade está estimado um investimento suplementar de cerca de 200 milhões de euros?
6.1. Confirma-se que o Governo espera que a a conclusão desta obra só possa estar assegurada em 2016, isto é, daqui a mais três anos?
6.2. Qual a origem daquele financiamento suplementar? Confirma-se, ou não, que pode resultar de verbas obtidas pela recente reprogramação do QREN em curso (2007/2013)? Ou será que o Governo pensa poder vir a candidatar a conclusão desta empreitada a partir do próximo QREN (2014/2020)?

6.3. E confirma-se que será a empresa Estradas de Portugal quem irá administrar de forma direta a realização da obra?
6.4. Qual é o valor total que o Governo estima quanto ao valor dos custos adicionais relativamente aos custos iniciais do contrato de concessão assinado em 2008?

7. Face à paralisação unilateral da obra em Junho de 2011, face ao incumprimento total e completo da programação prevista para a obra, face à reiterada manutenção da paralisação da obra por períodos tão longos quanto inaceitáveis, e ainda face ao completo desrespeito da empresa concessionária pelo prazo para a conclusão da obra previsto no contrato de concessão, por que razão é que o Governo não rescindiu há muito este contrato e não resgatou de seguida a concessão, avançando com a posse administrativa da empreitada?

8. O que está esse Ministério a fazer para cumprir a recomendação ao Governo aprovada pela AR em 15 de Março de 2013, no sentido de averiguar e tomar medidas “para responsabilizar os intervenientes que neste processo provocaram a paragem das obras e os consequentes aumentos de custos para o erário público, com o objetivo de ressarcir o Estado dos prejuízos causados”?

Palácio de São Bento, quarta-feira, 17 de Abril de 2013

Deputado(a)s

HONÓRIO NOVO(PCP)

Nos termos do Despacho nº 2/XII, de 1 de Julho de 2011, da Presidente da Assembleia da República, publicado no DAR, II S-E, nº 2, de 6 de Julho de 2011, a competência para dar seguimento aos requerimentos e perguntas dos Deputados, ao abrigo do artigo 4.º do RAR, está delegada nos Vice-Presidentes da Assembleia da República.