

Programa Eleitoral Distrito Santarém

O programa eleitoral de Governo que agora apresentamos aos eleitores do distrito de Santarém, é a concretização da alternativa à governação das esquerdas. E é ao mesmo tempo, a prova de que é possível fazer diferente e fazer melhor e oferecer ao País um modelo de desenvolvimento económico e social coerente e eficaz. Um modelo que parte da compreensão adequada da situação que vivemos e que aponta soluções capazes de assegurar aos cidadãos. Esse modelo assenta, no plano político, na criação de condições para assegurar, em concreto, o primado da Democracia, com respeito pelo valor central da dignidade da pessoa humana, dele retirando as indispensáveis ilações, nomeadamente no que concerne à ideia de pôr o Estado ao serviço dos cidadãos e não ver nestes, apenas, um objeto da atuação daquele.

No domínio económico e financeiro, o modelo de governação do PSD, que este programa traduz, apresenta como preocupações centrais a melhoria da produtividade, peça fundamental de qualquer estratégia de desenvolvimento económico.

Dos investimentos apresentados pelo atual Governo, concluímos que a parte que diz respeito ao nosso distrito é muito diminuta, as verbas são atribuídas de forma muito ambígua, com pouco detalhe e sem rigor, fazendo crer que servem apenas como material propagandístico do qual não se vislumbra execução prática.

Entre muitos investimentos necessários para o **Distrito de Santarém**, destacamos alguns que consideramos prioritários e que a Governação Socialista não contempla:

1. ACESSIBILIDADES AO ECO PARQUE DO RELVÃO

O PSD Distrital de Santarém considera esta obra absolutamente urgente:

- a) Não é admissível o não cumprimento de uma promessa feita aquando da instalação do Eco Parque do Relvão;
- b) O setor dos resíduos ali instalado é, ele próprio, estratégico para o país e precisa de outros canais de acessibilidade;

- c) Não é aceitável que as populações de Almeirim, Alpiarça, Chamusca e todas as povoações ao longo da EN118 tenham que suportar o tráfego de centenas de pesados com resíduos de todo o tipo e com todos os riscos associados;
- d) É evidente a incapacidade da atual Ponte da Chamusca em satisfazer as necessidades de tráfego a que está sujeita, com constrangimentos significativos para todos os seus utilizadores;
- e) Este foi um investimento já sujeito a todos os estudos preparatórios, Declaração de Impacte Ambiental e zona condicionante de proteção ao traçado, e que foi inscrito no Plano Rodoviário Nacional 2000.

A conclusão do IC3/A13 é fundamental para a promoção da competitividade económica e melhoria da nossa qualidade de vida. O sentido estratégico desta via estende-se à própria coesão e identidade regional. O traçado, tal como está definido, permitirá uma aproximação decisiva entre o Norte e o Sul do Distrito e também entre as duas margens do Tejo.

2. LIGAÇÃO DA A1 COM O IC9

Duas das vias estruturantes para o país – A1 ligação do norte ao sul, e IC9 ligação do litoral ao interior – cruzam-se no Distrito de Santarém, em Fátima, mas não se intercetam de forma funcional.

Tememos que possam equacionar a supressão do atual nó da A1 em Fátima, solução inaceitável do ponto de vista prático para as populações envolvidas.

3. TANCOS – AEROPORTO COMPLEMENTAR AO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO

Considerarmos a opção Aeroporto de Tancos a melhor solução a todos os níveis (ambiental; de infraestruturas existentes; coesão nacional, económica, estratégica; entre outras...) como Aeroporto complementar ao Lisboa.

Defendemos que se equacione esta solução, devendo-se proceder a um estudo credível para dar resposta à necessidade de infraestruturas aeroportuárias em Portugal.

4. ESTUDO DE LIGAÇÃO DA LINHA FÉRREA DO NORTE À LINHA DO OESTE

Da aposta estratégica que o país necessita de fazer no transporte e nas

infraestruturas ferroviárias surge a necessidade de ligar as duas principais linhas férreas do país: a linha do norte e a linha do oeste que, erradamente, não se intercetam.

Defendemos que se devia estudar a possibilidade de ligar a linha do norte no seu ponto mais favorável – Leiria – passando por Fátima, ligando assim este reconhecido e importante pólo de atração turístico português.

5. ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA LINHA DO NORTE NO CONCELHO DE SANTARÉM

Com o objetivo de mitigar os riscos de derrocada das barreiras do planalto de Santarém, a linha ferroviária do norte deverá ser desviada do troço Vale de Santarém – Santarém – Vale de Figueira. Desde 2008 que a REFER tem pronto o projeto da variante que vai substituir um troço da linha do Norte entre Vale de Santarém e Mato de Miranda.

Com um orçamento à data de 220 milhões de euros, tem a Avaliação de Impacte Ambiental efetuada com conclusão favorável à sua construção.

A nova linha de 26 quilómetros deverá passar próximo da Autoestrada do Norte, junto à qual será construída a futura estação de Santarém (junto ao nó da A1 com a A15 – Santarém / Caldas da Rainha). O troço a construir vai permitir velocidades de 160 km/hora para comboios convencionais e de 190 para os pendulares. Tal não deverá, porém, reduzir significativamente o tempo de percurso entre Lisboa e Porto, porque o objetivo não é o de aumentar a velocidade dos comboios, mas sim o de criar uma alternativa segura ao atual traçado, cuja plataforma está em erosão devido à sua proximidade em relação ao rio Tejo.

O traçado atual atravessa o Vale de Santarém mesmo ao lado do rio e junto às arribas da cidade. Para evitar desmoronamentos e para manter a linha em condições de segurança seriam necessários investimentos muito elevados e continuados, daí a opção por um novo traçado. Para a linha e Estação atuais, junto à antiga ponte, a Câmara Municipal de Santarém já tem projetos que visam transformar aquele corredor numa zona de lazer.

A nova estação está projetada para ser na Quinta dos Anjos. O edifício de passageiros estará ao nível do terreno e constará de um átrio onde estarão as bilheteiras, salas de espera e espaços comerciais, ficando as linhas e as gares num piso inferior, pois os comboios entrarão na estação através de um túnel. Em redor, a REFER previu um parque de estacionamento com 500 lugares e uma praceta de acesso com paragens para autocarros e táxis.

A variante prossegue em túnel por 460 metros para minimizar o impacto sobre a

localidade de Portela das Padeiras, prosseguindo depois à superfície até à Estação de Vale de Figueira onde "toca" de novo a linha do Norte. Parte deste último troço será feita em viaduto para vencer um leito de cheia. Esta obra esteve prevista para começar no início de 2010 e teria a duração de dois anos.

6. ESTABILIZAÇÃO DAS ENCOSTAS/BARREIRAS DO PLANALTO DE SANTARÉM

A empreitada de estabilização das encostas do planalto de Santarém é uma obra da responsabilidade da Administração Central do Estado.

A intenção da realização desta intervenção é evitar a ocorrência de novos deslizamentos nas encostas, assegurando as condições de segurança de pessoas e bens, e o restabelecimento da circulação, quer na EN114 quer em outras vias e caminhos de acesso à cidade de Santarém, bem como salvaguardar a tragédia iminente na linha ferroviária do Norte, que passa junto às encostas.

7. REQUALIFICAÇÃO DA EN362 SANTARÉM – TREMÊS - ALCANEDE

A empreitada de beneficiação da EN362 está prevista pelo XXI Governo num troço com cerca de 21 quilómetros entre a rotunda da fábrica *Font Salem*, em Santarém, e Alcanede. É uma estrada por onde passam diariamente uma média de 3.650 veículos, 7% dos quais pesados. A obra vai ter um custo estimado de 3,3 milhões de euros, conta com um prazo de execução de 210 dias, mas fica aquém do que se pretende.

Esta requalificação não pode ser apenas uma "maquilhagem da EN 362". Importa aproveitar a oportunidade para se proceder também à correção do traçado, nomeadamente no troço entre Tremês e Aldeia da Ribeira, eliminando a série de curvas que ali existe, intervenção há muito reivindicada pelas autarquias e utilizadores.

A EN362 serve de acesso às maiores empresas da região, uma zona responsável por 500 a 600 milhões de euros de faturação, sendo que cerca de 80% desse valor é referente a exportações. O PSD defende que corrigir todo o traçado terá um custo estimado de oito milhões de euros e vai permitir reduzir a ligação entre a rotunda da fábrica da *Font Salem*, em Santarém, e Alcanede dos atuais cerca de 35 para 20 minutos.

8. LIGAÇÃO A1 – PONTE SALGUEIRO MAIA – A13

Defendemos a ligação da A1 à A13, que atualmente é efetuada pela circular urbana D. Luís (Rua O). Está prevista há vários anos a sua ligação direta desde a zona dos casais “Reimão” à A1 na zona da Várzea/Almoster.

9. OBRAS DE BENEFICIAÇÃO DO IC2 – RIO MAIOR

O PSD defende as obras de beneficiação do "IC2/EN1 - entre Asseiceira (KM 65+200) e Freires (KM 85+500)", pelo valor de 7.500.000,00 (euro), a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

Esta é uma obra vital, dado ser uma das rodovias com mais trânsito de pesados do país e, no setor entre Asseiceira e o Alto da Serra, no concelho de Rio Maior, a degradação acentuada do pavimento em betão tem aumentado exponencialmente as taxas de sinistralidade.

10. NAVEGABILIDADE E DESASSOREAMENTO DO RIO TEJO

É imperativo desenvolver o potencial de aproveitamento e de valorização do rio Tejo. Até há cerca de um século atrás, ao cais de Santarém, podiam facilmente chegar embarcações que subiam o Tejo desde a sua foz. Existiam inúmeros cais fluviais que perderam importância com as proibições da navegação comercial a montante de Santarém, decretadas pelos reis D. Pedro I e D. Fernando.

São exemplos dessas infraestruturas os cais de Barquinha, Tancos, Arrepiado, do Carvão, Constância, Rio de Moinhos, Abrantes, etc. Faz todo o sentido voltar a pensar no transporte fluvial de curta distância.

Esta ideia foi aliás prevista no recente plano de expansão do Porto de Lisboa, que contempla a possibilidade de ligação fluvial para mercadorias entre Alcântara e Castanheira do Ribatejo, ou ao Poceirão através do programado terminal multimodal do Barreiro, através de barças. Mas muitos outros locais existem ao longo das margens do Tejo com enorme potencial para suporte à atividade da náutica fluvial.

Neste sentido deverá ser criado um grupo de trabalho para avaliar as condições de tornar o rio Tejo navegável desde a Póvoa de Santa Iria até Santarém.