GRUPO PARLAMENTAR

Projeto de Resolução 965/XIV/2ª

Construção da variante ferroviária Santarém - Entroncamento da linha do Norte

A Linha do Norte constitui-se como o eixo estruturante da rede ferroviária nacional, nela circulando cerca de 75% dos serviços de mercadorias e passageiros de médio e longo curso do País, atravessando o distrito de Santarém por vezes em condições de linha muito precárias, em sobrecarga, constituindo uma ameaça à segurança dos passageiros e populações.

A Linha do Norte integra o Corredor Atlântico, classificado como "core network" da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) que tem como objetivo contribuir para o reforço da coesão económica e social.

Reconhecendo a importância estratégica da linha do Norte para o país e em particular para os movimentos pendulares de e para Lisboa, e a falta de alternativas viáveis para esta deslocação para muitos dos passageiros.

Conhecendo a intenção do Governo da República de construir uma nova linha de Alta Velocidade entre o Porto e Lisboa sem qualquer paragem no distrito de Santarém, tal como referido no Plano Nacional de Investimentos 2030(PNI2030).

Tendo consciência das diferentes ameaças à segurança ferroviária da linha do Norte, em particular no troço entre Vale de Santarém e o Entroncamento, com o risco permanente provocado pela instabilidade das barreiras de Santarém, conforme relatório do LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil) sem esquecer o estado de degradação de diferentes partes desta via, nomeadamente no distrito de Santarém.

E sabendo que apesar da construção da linha de alta velocidade no prazo mínimo de dez anos a linha do Norte continuará em funcionamento e num estado bastante débil, torna-se ainda mais premente a necessidade de investimento para reforço da sua segurança pela dificuldade que acarreta esta linha ter um elevado nível de ocupação da Infraestrutura (nível laranja) e pelas mortes que infelizmente ali acontecem todos os anos e que muito contribuem para que a União Europeia tenha aberto um processo de infração a Portugal por causa da segurança ferroviária.

Verificando que a variante ferroviária Santarém - Entroncamento estava incluída como prioridade na primeira versão do PNI2030 apresentado em janeiro 2019 e que foi inexplicavelmente excluída da sua versão final sem qualquer explicação ou justificação. Sem esquecer que em 2009 este projeto esteve já com "espaço canal" definido, expropriações feitas e com data lançamento de empreitada previsto.

Sendo que este é um investimento unanimemente considerado fundamental por todos os partidos políticos com representação parlamentar, pelos autarcas, populações e autoridades regionais, designadamente as Comunidade Intermunicipais da Lezíria e do Médio Tejo que reconhecem a falta de investimento público previsto no PNI2030 para o distrito de Santarém

Tendo em consideração que a linha do Norte continuará a ser a única ferrovia de escoamento para a zona interior de Portugal, e onde cerca de 900 mil pessoas, na confluência de seis Comunidades Intermunicipais, designadamente Lezíria do Tejo, Médio Tejo, Beira Baixa, Beiras e Serra da Estrela, Alto Alentejo e Alentejo Central, serão privadas de investimento fundamental para uma justa coesão territorial e para a melhoria das suas vidas.

Sabendo que 70% dos Investimentos do PNI2030 são no litoral, e é assumido neste plano, que até 2050 aí vivam 80% da população em cidades. Como se pode facilmente depreender, com o investimento reivindicado para este troço de apenas, 3% do PNI2030 para a ferrovia isso iria influenciar positivamente cerca de 9% da população portuguesa e trazer mais coesão ao território.

Tendo em conta que o atual PNI2030 destina 10,5 **mil** milhões de euros para a ferrovia, dos quais 4,5 mil milhões de euros são destinados a uma linha de alta velocidade para ligar Lisboa ao Porto e sabendo que o custo estimado da obra no Troço Santarém - Entroncamento seria de aproximadamente 300 milhões de euros, ou seja, 3% da totalidade da verba existente para a ferrovia.

É de inteira justiça que a modernização da linha do Norte não seja mais uma vez esquecida e colocada em causa pela construção do comboio de Alta Velocidade que a construir-se demorará pelo menos 10 anos, sendo que, entretanto, a linha do Norte terá de continuar a funcionar e sem redução previsível de tráfego.

Os Deputados PSD, subscritores do Projeto de Resolução, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, propõem que a Assembleia da República delibere no sentido de recomendar ao Governo:

1. A construção de variante ferroviária e o respetivo aumento da velocidade máxima de circulação entre Santarém e Entroncamento, tal como estava previsto na primeira versão do PNI2030 de janeiro 2019.

2. A modernização urgente da linha ferroviária do Norte de forma a garantir maior segurança e maior velocidade ao longo do seu percurso.

As/Os Deputadas/os do Grupo Parlamentar do PSD

PSD
PARTIDO SOCIAL DEMOCRATA

GRUPO PARLAMENTAR