

GEOTA diz que Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Ferroviário Nacional não é “nem avaliação, nem ambiental, nem estratégica”

18 de Março, 2024

Embora concorde com os grande objetivos e princípios defendidos no **Plano Ferroviário Nacional**, o **GEOTA** constatou que “a forma de aplicação preconizada é contraditória com esses mesmo princípios, e é em muitos casos danosa para a coesão territorial e o ambiente”. A associação lamenta que a **Avaliação Ambiental Estratégica**, publicada recentemente para consulta pública, com mais de um ano de atraso, “não contribua em nada para aliviar as profundas falhas e insuficiências do Plano Ferroviário Nacional”.

Segundo o GEOTA, “a versão 2022 do PFN sofre de lacunas graves ao focar-se sobre as infraestruturas, desvalorizando a exploração da rede e coordenação de serviços, e muito em particular a questão essencial dos horários”. E ainda “a estratégia PFN assenta, erradamente, na premissa de que a velocidade é o fator primordial da qualidade do serviço, quando na realidade o fundamental é uma conjugação de frequência, cobertura, intermodalidade, coerência e redução dos tempos totais de trajeto incluindo acessos, transbordos e tempos de espera”.

“É escassa a preocupação que este plano demonstra quanto a custo/eficácia/impactes, optando repetidamente por opções de viabilidade pouco credível e quase nunca demonstrada, e social e ecologicamente conflituosas” adianta a direção do GEOTA, lembrando que “esta postura conduziu no passado a gastos avultados em projetos avulsos, sem que tal tenha resultado, nem na melhoria do desempenho do serviço ferroviário, nem na transferência modal do carro para os transportes públicos”, e dá como exemplo o “projeto faraónico da alta velocidade Lisboa-Porto, com custos elevados, impactes sociais e ecológicos muito gravosos e viabilidade económica mais que duvidosa”.

Desta forma, O GEOTA lamenta que esta Avaliação Ambiental Estratégica “não seja nem avaliação, nem ambiental, nem estratégica”, e propõe uma reformulação profunda do setor, com prioridade ao desenvolvimento das ferrovias suburbanas para satisfazer o grosso dos movimentos pendulares nas áreas metropolitanas, num quadro intermodal, e à criação de um serviço nacional intercidades, com um horário conjugado para a totalidade da rede. O GEOTA é ainda favorável à aplicação da alta velocidade ferroviária nas ligações internacionais de longa distância (> 500 km).