

# Investimento na Ferrovia será fundamental para a neutralidade carbónica

30 de Março, 2021

Atentas ao empenho do Governo no desenvolvimento da ferrovia nacional, consentâneo com os desígnios dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e com o Pacto Ecológico Europeu, a CPADA (Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente) e a FPCUB (Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta) manifestam, em comunicado, a satisfação pelas diretrizes estratégicas divulgadas pelo ministro das Infraestruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos, no seu discurso de abertura do Ano Europeu do Transporte Ferroviário de 29 de março de 2021, durante a Presidência Portuguesa da União Europeia (UE).

“É conhecida a imperiosidade da substituição da rede de transportes por transportes mais sustentáveis como contributo fundamental para a redução das emissões para atingir a neutralidade carbónica até 2050, e o comboio é, de facto, o transporte mais sustentável de todos”, lê-se no comunicado divulgado pela CPADA.

Num momento em que foram desativadas em Portugal infraestruturas importantes para a quota de responsabilidade nas emissões de gases de efeito de estufa (GEE) em termos nacionais, as centrais a carvão de Sines e do Pego, assim como a refinaria da Matosinhos, o “setor dos transportes ascende a um lugar cimeiro”, acompanhado pelas “indústrias do papel e do cimento, como responsáveis pelas emissões de GEE em Portugal”. Para a CPADA, “este lugar não pode ser ignorado e a modernização do setor só se consegue se for alvo de um forte investimento público”. Atualmente, “existe uma grande desproporcionalidade no investimento entre os diferentes tipos de transportes, sendo que será necessário refletir em investimentos públicos que alavancam os transportes ambientalmente menos sustentáveis, em contraciclo com as diretrizes internacionais para a resolução da crise climática mundial”, precisa o comunicado.

A par da dotação financeira pública para o setor da ferrovia, as associações consideram ser necessário “gizar um plano estratégico com uma lógica conectiva de curto, médio e longo prazo, suficientemente comprometido com os portugueses para não estar sujeito a flutuações decisórias que frequentemente anulam planos ulteriores em função das naturais transições governativas que vão ocorrendo, com as suas consequentes diferenças políticas”. Por isso, “a ferrovia não pode ser uma disputa partidária, antes uma opção do futuro do país”, defendem. No comunicado, as associações notam que, “se já nada se pode fazer quanto à despromoção e desinvestimento a que a ferrovia esteve sujeita em Portugal nos últimos anos, muito pode ainda, desde já, ser fixado para desenvolver a estratégia de longo prazo, expandir a rede e aumentar a circulação ferroviária para o triplo dos passageiros e o dobro do tráfego de mercadorias em 2050”.

Para tal, lê-se no comunicado, é fundamental “lograr um consenso nacional e municipal, sendo inaceitável que alguns municípios tenham no transporte ferroviário um inimigo, dispensando a sua modernização, lutando ativamente pelo seu afastamento, alienando património”. Muitas destas opções, segundo as associações, “não demonstram estar assentes em análises custo-benefício sendo já conhecidos casos em Portugal em que houve perda líquida do serviço prestado e, no longo prazo, antevêm-se necessidades de reinvestimentos no que agora está a ser desmantelado”. É também necessário “subordinar o transporte rodoviário de proximidade ao transporte ferroviário, ou seja, as concessões e contratualização de serviços rodoviários devem implicar, com carácter obrigatório, que os horários se articulam entre diferentes modos de transporte”, atentam. Mais do que de concorrência, “o transporte ferroviário precisa de complementaridade” e, o mesmo se aplica em relação ao “desenho de infraestruturas cicláveis”, sustentam.

Para a CPADA e a FPCUB, a gestão conjunta da rede de estradas e rede ferroviária tem-se mostrado “ineficaz e ineficiente em Portugal”, mas também em outros países, como em França, que já abdicou do modelo de gestão separada. No caso de Portugal, a “manifesta subestimação da IP pela sua componente ferroviária tem sido óbvia em muitas linhas ferroviárias, sobretudo as de cariz regional, onde há obras paradas há longos anos e com perdas de tempo desnecessárias para os comboios”, notam, dando conta de outros exemplos de “disfunção” que se encontram nas “manutenções das linhas, na sinalização minimalista, em opções diversas que têm diminuído a eficácia do serviço ferroviário, com severas consequências na popularidade neste meio de transporte”. Posto isto, “o modelo precisa ser repensado e urge uma solução de base estruturada e articulada entre todas as partes interessadas para o desenvolvimento cabal da ferrovia em Portugal”, rematam.