Ordenamento do Território é essencial para se justificar o aumento das circulações ferroviárias

3 de Maio, 2023

Permitir a construção de infraestruturas, que geram enormes volumes de tráfego, longe de eixos ferroviários ou dos sistemas de metro, contribui para o recurso generalizado ao transporte rodoviário, fortemente emissor ou consumidor de recursos escassos, como o lítio e outros minérios críticos, sobretudo quando falamos de veículos ligeiros de utilização privada.

O alerta é da Associação ZERO, que num comunicado, relembra que o setor dos transportes é o que mais contribui para a emissão de gases com efeito de estufa, com 28,2% do total, de acordo com o último inventário de emissões conhecido.

De acordo com a Associação, no mês de fevereiro de 2023, o consumo de combustíveis rodoviários situava-se nas 5662 kt (ano-móvel), acima dos valores registados há quatro anos antes da pandemia, em fevereiro de 2019 quando o país consumiu 5551 kt (ano-móvel).

O transporte ferroviário desempenha um “papel insubstituível na estruturação da mobilidade sustentável”, devendo ser complementado pelo “transporte rodoviário eletrificado e este pelos modos suaves”, estabelecendo-se assim uma “hierarquia da mobilidade sustentável que deve ser respeitada, não apenas por razões climáticas”, mas também por “razões de eficiência energética e de redução da pressão sobre a mineração de recursos minerais em todas as geografias do planeta”, defende a ZERO.

Para que a ferrovia desempenhe o seu papel na mobilidade sustentável, a Associação considera essencial que as decisões de localização de equipamentos e de licenciamento de áreas residenciais, de serviços e industriais tenham em conta a rede ferroviária existente e planeada. Para tornar este modo de transporte atrativo, é necessário que cumpra a sua função de transporte de massas, que seja frequente, económico e acessível. Para a ZERO, o ordenamento do território desempenha um papel fundamental para que se possa justificar o “aumento das circulações ferroviárias”, atraindo assim mais passageiros e reduzindo os custos por passageiro e, conseqüentemente, o preço da viagem por utilizador: “Este é um ciclo virtuoso que o ordenamento do território pode potenciar”.

Hospital do Oeste deve situar-se junto à Linha Ferroviária

Num momento em que vários importantes municípios desenvolvem os seus Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e em que o Plano Nacional de Energia e Clima (PNEC) tem precisamente no setor dos transportes o seu principal desafio, a Associação diz ser incompreensível que a decisão de localização de um equipamento como o Hospital do Oeste – que servirá mais de 400 mil pessoas

– não tivesse em consideração o desafio da mobilidade sustentável: “Esta seria mais uma oportunidade desperdiçada de conectar grandes equipamentos aos principais eixos de transporte ferroviário numa região densamente povoada”. Em 2022, “na autoestrada que serve a região, passaram em média 24 mil automóveis por dia, o que seria suficiente para justificar duas a três frequências por hora num serviço cadenciado com comboios de 30 em 30 ou de 20 em 20 minutos”, lê-se no comunicado.

A ZERO ressalva ainda que, num momento em que estão ocorrer obras de requalificação no eixo ferroviário da Linha do Oeste, “faz menos sentido não ser aproveitado o investimento que está a ser realizado”, para servir com “mais qualidade, não só os utentes deste hospital, como os futuros profissionais que irão lá exercer funções”. Além disso, “é essencial ter em conta na localização do Hospital do Oeste e de outras instalações de saúde desta dimensão a distância-tempo ótima com recurso ao transporte ferroviário da população que serve”, precisa.

Dando os exemplos dos Hospitais de Vila Franca de Xira, Loures e Cascais que passaram ao “lado dos desafios da sustentabilidade”, a ZERO considera ser “inadmissível que, na região de Lisboa – que concentra mais de um terço da população do país – a decisão de localizar os hospitais do Seixal, de Lisboa Oriental e do Oeste não fizesse parte do enorme esforço que todos temos que fazer para conter a subida da temperatura da atmosfera terrestre abaixo de 1,5°C, em relação aos níveis pré-industriais”.