



Nova mobilidade

A pandemia provou que é possível circular menos e melhor, reduzindo o impacto no planeta. Queremos manter esta tendência no futuro? Ouvimos especialistas na matéria e propomos pistas para inverter a pirâmide da mobilidade

Texto Sónia Graça e Nuno César

A covid-19 obrigou a uma paragem abrupta de várias empresas e instituições, um pouco por todo o mundo, levando as pessoas a ficar fechadas em casa e os carros parados, dias a fio. Mas nem tudo foi negativo: a redução drástica do tráfego rodoviário e das emissões oriundas do setor industrial trouxe uma melhoria inédita da qualidade do ar. Medições da NASA e da Agência Espacial Europeia demonstraram quebras significativas das emissões de dióxido de carbono, nitrogénio e de outros gases com efeito de estufa. Na China, por exemplo, registou-se uma diminuição de CO₂ na ordem dos 25%; em Barcelona e em Madrid, a poluição do ar baixou cerca de 50 por cento.

Lisboa não foi exceção: segundo a associação ambientalista ZERO, a concentração média de dióxido de azoto nunca tinha sido

tão baixa durante tanto tempo (quase dois meses) desde 1994, quando foi instalada a estação de monitorização na Avenida da Liberdade. Mas este cenário mudou com o fim do estado de emergência. “Naquela avenida, na segunda fase do desconfinamento, atingiram-se níveis já muito próximos do valor-limite anual de dióxido de azoto (40 µg/m³). O uso do automóvel é a principal causa deste aumento. No Porto, as concentrações já eram altas e, por isso, houve apenas uma subida na ordem dos 13% entre a primeira e a

Lisboa e Porto não foram exceção, com uma melhoria na qualidade do ar

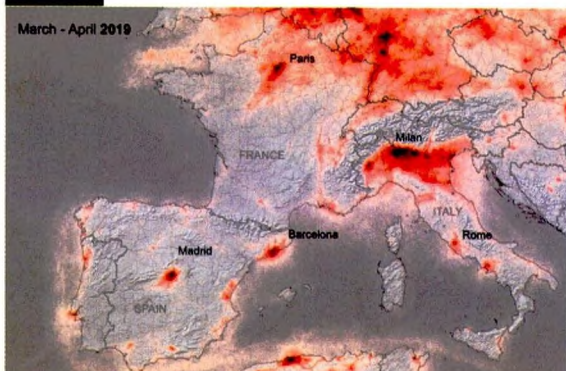
segunda fases de desconfinamento”, observa Francisco Ferreira, presidente da ZERO, sublinhando que este é o momento-chave para mudar: “Estando agora mais conscientes da necessidade de salvaguardar a saúde pública, será uma enorme desilusão e uma mostra de incapacidade de gestão dos municípios e do Governo se não conseguirmos fazê-lo.”

Green Deal promete

A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, assumiu o compromisso de lançar o Pacto Ecológico Europeu nos primeiros cem dias do mandato. Ambição não lhe falta. Pretende tornar a Europa no primeiro continente a assegurar a neutralidade carbónica em 2050. A União Europeia quer liderar o combate às alterações climáticas e fixar padrões globais para uma transição energética justa e inclusiva. “O Pacto

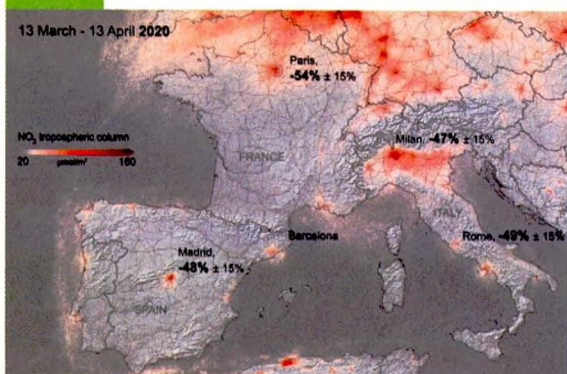


ANTES



Os estudos de observação e as medições da Agência Espacial Europeia antes e durante a covid-19 não enganam: o planeta assistiu a uma melhoria inédita na qualidade do ar

DEPOIS



Ecológico Europeu é a nossa nova estratégia de crescimento. Ajudará a reduzir as emissões e, ao mesmo tempo, a criar emprego”, afirmou Ursula von der Leyen.

Uma das principais metas é reduzir em 90%, até 2050, as emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com o transporte. A estratégia deve contemplar alternativas mais acessíveis e saudáveis, que contribuam para mitigar o impacto do transporte no ambiente. Concretizar o sonho representa a eletrificação completa do parque automóvel, acompanhada da alteração da produção da eletricidade.

Maratona: reciclar e eliminar

E para chegar lá? Na verdade, a redução de 90% dos gases com efeito de estufa só se consegue alcançar se adotarmos mais medidas. A mudança do parque automóvel em 30 anos só seria imaginável se iniciássemos hoje o bloqueio à venda de veículos com motor de combustão interna. Ora este cenário é irrealista: os motores elétricos ainda têm uma oferta limitada, e outros combustíveis alternativos continuam longe de ser uma realidade acessível a todos.

O nosso especialista em mobilidade, Alexandre Marvão, explica como podemos atingir metas tão ambiciosas. A solução passa por abordar “a mobilidade de forma sistémica. A melhor maneira de reduzir os efeitos das deslocações é, antes de tudo, trabalhar para eliminar a necessidade daquelas”.

Parece incoerente, mas é a pista mais direta e eficiente. O alcance ficou claro com a análise ao efeito da covid-19 durante o confinamento. A economia parou, o ar puro abundou. Este cenário resultou de vários contributos, mas, nas cidades, o principal fator foi a paragem dos veículos. Para o especialista que representa os consumidores, a solução está em quatro abordagens: teletrabalho, *co-working*, planeamento das cidades e políticas de habitação.

Teletrabalho e *co-working* permitem evitar deslocações pendulares para o emprego ou garantem que este se encontra perto da residência. Se a zona de residência tiver todas as necessidades de comércio e serviços, as deslocações estarão à distância de uma caminhada ou um trajeto de bicicleta. Mais: estaremos a revitalizar o comércio local e a vivência de bairro. Se este for bem desenhado, com serviços, comércio e habitação, elimina a necessidade de deslocações longas e favorece ganhos para o ambiente. É uma nova política, em que todas as necessidades podem ser satisfeitas num raio de poucos quilómetros. Se aliarmos este esforço a uma política de habitação que estimule a residência na zona onde se trabalha e privilegie esta opção, teremos o cenário ideal.

Reduzir e otimizar as viagens

As cidades foram construídas de forma errada, e existe uma grande concentração de atividades: subúrbios com grandes zonas ►

ESPECIALISTA ALERTA



Alexandre Marvão

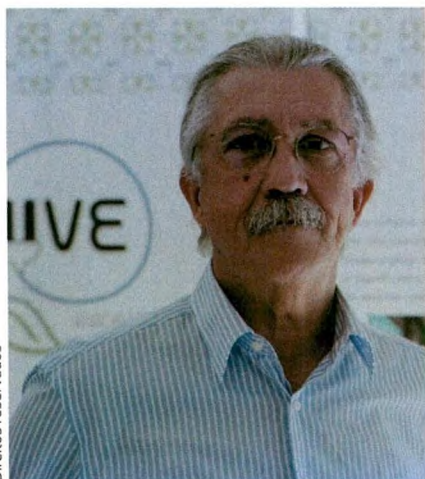
O nosso especialista

“A solução passa por eliminar, reduzir e otimizar as necessidades de mobilidade”

A eletrificação dos veículos é uma solução lenta e não é definitiva. Mudar o parque automóvel, ligeiros e comerciais, vai levar anos. Além do preço dos veículos, há a questão das baterias: apenas se deslocalizam as emissões, não se eliminam totalmente, pelo menos até a produção da eletricidade ter toda como origem fontes renováveis. A pandemia provou que há outras soluções com efeito muito mais rápido e eficiente, que provocam a redução das deslocações, como é o caso do teletrabalho. Reduzir as necessidades de mobilidade deveria ser a grande prioridade. Também há que repensar os planos de ordenamento das cidades, para encurtar as distâncias.

Nem todos os empregos se coadunam com o teletrabalho ou nem todos podemos morar nas imediações do local de trabalho. Já que nem sempre se pode reduzir a deslocação, é preciso melhorar os transportes públicos em matéria de regularidade, custo, segurança, conforto e simplicidade de utilização.

E se o transporte coletivo não serve, então o veículo elétrico a bateria é a melhor opção, quer seja próprio, numa utilização contínua, quer em *carsharing*, para situações pontuais. E, sempre que possível, há que privilegiar a deslocação a pé ou de bicicleta – basta programar melhor o tempo.



Direitos reservados

“Este é o momento para impulsionar a eletrificação dos veículos, através de legislação e regulamentação”

Henrique Sánchez

Presidente da UVE, Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos



Direitos reservados

“As alterações durante esta crise demonstraram o enorme potencial do teletrabalho e de reuniões e eventos à distância”

Francisco Ferreira

Professor na Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa e presidente da ZERO

► residenciais, sem comércio nem serviços, zonas de grande concentração de comércio e áreas onde só conseguimos encontrar escritórios. Resultado: os habitantes são obrigados a fazer deslocações constantes. É urgente diversificar a utilização dos bairros, como trazer habitação para o centro das cidades.

Sendo que esta realidade urge ser mudada, mas conscientes de que leva tempo, falta planear como reduzir ao mínimo as emissões. Para tal, as deslocações urbanas devem ser feitas com o menor impacto possível. Os transportes coletivos são a resposta para as de média e grande distância. Mas é imperativo que sejam regulares, confortáveis, seguros e económicos. Os passes sociais foram o motor da mudança. Fica a faltar uma boa interligação entre transportes públicos e garantir que o percurso até ao destino final é feito de forma simples e eficiente. Neste caso, entram em ação parques de estacionamento periféricos, trotinetes, bicicletas e...

os nossos pés. Mas ainda há muito a melhorar na intermodalidade dos meios e na digitalização dos serviços de mobilidade.

Existirão sempre pessoas ou situações que requerem o uso do transporte individual. De momento, a eletrificação é a resposta, mas falta uma maior diversidade da oferta, preços mais acessíveis na aquisição e uma maior e melhor rede de carregamento. Para grandes poluentes como a logística urbana, há que optar por veículos ligeiros ou com zero emissões e planear a distribuição em horários específicos. Só assim se contribui para a redução de emissões e do trânsito. Para a aviação e o transporte marítimo, a solução passa pelo hidrogénio ou outro combustível inovador. Em suma, é preciso o contributo de todos para inverter a pirâmide dos meios de deslocação urbanos. Só assim conseguiremos atingir as metas ambiciosas de neutralidade carbónica. Para vencer a corrida, é preciso acelerar já em todas as vertentes.

Incentivos ao teletrabalho

Como manter os efeitos positivos da pandemia na mobilidade? “As alterações durante a crise demonstraram o enorme potencial do teletrabalho e de eventos à distância. Uma tendência que deve ser potenciada como salvaguarda da saúde dos cidadãos, no curto prazo, e como medida de estímulo à sustentabilidade e à qualidade de vida, no médio/longo prazo”, afirma Francisco Ferreira. Defende ainda um “programa de incentivos às empresas no sentido de fomentarem o teletrabalho, de forma parcial (um a dois dias por semana) ou mais alargada”.

Por outro lado, é “importante condicionar a utilização do transporte individual e reforçar a oferta do coletivo, melhorando a articulação e a disponibilidade de horários”. O transporte ferroviário também é crucial, nota o ambientalista, pois a “implementação de soluções de alta velocidade diminuirá o recurso à aviação.” Muito passa pela ação governativa. “A nova Zona de Emissões Reduzidas prevista pela Câmara Municipal de Lisboa é essencial num futuro próximo, a par de outras medidas que permitam assegurar uma boa qualidade do ar, como um diferente ordenamento do espaço e um estímulo ao uso da bicicleta”, salienta Francisco Ferreira. Lembra ainda que “Portugal tem indústria de base nacional competitiva na produção de bicicletas, que deve ser apoiada”.

Henrique Sánchez diz que este é o momento para impulsionar a eletrificação dos veículos, através de “legislação e regulamentação, a começar pela União Europeia, que já anunciou um reforço do Plano Ecológico Europeu, lançado em dezembro de 2019, com mais verbas para incentivos à aquisição de veículos elétricos e ao aumento da rede pública de carregamento rápido”. Em causa, diz o presidente da UVE (Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos), estão medidas como a isenção do IVA para particulares, que teve muito impacto na “transição para a mobilidade elétrica na Noruega, líder mundial na adoção destes veículos”.

O Governo português deve seguir o exemplo, introduzindo “mais incentivos e medidas de discriminação positiva para todos os veículos elétricos”. Henrique Sánchez nota que, “por toda a Europa, estamos a assistir à restrição da circulação de veículos poluentes nas áreas centrais das cidades, à criação de mais ciclovias, passeios e jardins e à adoção de mais incentivos para compra de veículos elétricos.” De resto, diz o porta-voz da UVE, “cabe a cada um optar por meios de transporte mais eficientes, com emissões zero ou muito reduzidas.” E, “quando possível, andar a pé, de trotinete ou de bicicleta, com ou sem eletrificação”. ■

Dossiê técnico Alexandre Marvão