CONTRIBUTO PARA A DISCUSSÃO PÚBLICA

PORTUGAL A PEDALAR NA ROTA DA DESCARBONIZAÇÃO

Lisboa, 28 de fevereiro de 2019

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

CONTRIBUTO PARA A DISCUSSÃO PÚBLICA
PORTUGAL A PEDALAR NA ROTA DA DESCARBONIZAÇÃO

A FPCUB, enquanto associação de defesa do ambiente com especial preocupação com a mobilidade sustentável apresenta, deste modo, o seu contributo para o processo de discussão pública do Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050), promovido pela Agência Portuguesa do Ambiente.

Contexto

A redução da dependência de energia fornecida pelo combustível fóssil está consagrada nas conferências ambientais e de energia (Quioto, COP21, COP25, etc.), bem como nas de Habitação e Saúde (UNHabit Quito 2016, OMS, etc.) cujos programas propõem uma agenda completa sobre o sistema de transportes e do ordenamento do território, nomeadamente do urbanismo, de maior justiça social e territorial, interligado a redes de transporte coletivo e modos ativos.

Esta coesão social e territorial, ambiental e energética não está plasmada no RNC2050. Trata-se, portanto, de saber conjugar a eficiência energética com a forma de cidade e o sistema de transportes, de modo a reduzir a dependência do combustível fóssil e promover acessibilidade dentro da cidade e região com rede de transporte coletivo e modos ativos.

Como se sabe, as cidades estão relacionadas com os respetivos sistemas de transporte que as servem e estes são responsáveis por cerca de um quarto do total da relação energia-emissões de CO2 sendo que a tendência é aumentar pela elevada motorização nos países desenvolvidos. Em 2011, as cidades eram responsáveis por 70% das emissões de Gases de Efeito de Estufa (GEE). A rápida urbanização da China atira-a, em 2060, para 37% dos GEE globais, apesar de hoje, as emissões *per capita* nos EUA serem 2,5 vezes superiores às da China e, no setor dos transportes, ser 12 vezes mais elevada [1].

Em 2050, as emissões de GEE produzidas pelo motor térmico podem atingir três vezes mais que as de 2010 e ser responsável por 40% das emissões de GEE [1]. Os efeitos desta relação energia-emissões levam a concluir que a mitigação desta relação se processará de cidade para cidade, de país para país e que a tecnologia será insuficiente, se não houver soluções integradas de urbanismo e acessibilidade sustentável, ou seja, investir na conetividade de modos alternativos: peão, bicicletas e transporte coletivo.

De facto, a combinação da compacidade das cidades com as melhorias tecnológicas dos motores pode reduzir entre 15 a 20% dos GEE [1]. Então, como pode Portugal atingir a meta de Zero emissões de CO2 em 2050?

O RNC2050

Nota-se, com preocupação, que o roteiro para a descarbonização dos transportes preconizado no RNC2050 assenta predominantemente na eletrificação do transporte rodoviário, seja de passageiros ou de mercadorias [2,3]. **Não se compreende, portanto, como se pode atingir aquela meta, se nada é inscrito acerca doutras alterações nas cidades e regiões**, tal como é preconizado, por exemplo, nos programas de cidades com menos carros e se aposta nos modos alternativos, dos quais o andar a pé, de bicicleta e de transporte coletivo, interconectados em rede, respeitando outro modo de vida e de comunidades. **Não se coloca em causa a forma como se consome o espaço, o tempo e a energia, seja nas relações de consumo e de distribuição, seja nas relações de valor criado nas cidades.**

São traçados três cenários (Fora de Prova, Pelotão e Camisola Amarela) que se distinguem, em primeiro lugar, pelos níveis de crescimento económico induzidos pelas transformações operadas na economia nacional que levam à descarbonização e, em segundo, pelo nível de automatização e partilha dos veículos [3]. Neste último caso, não é dito, mas fica implícito que se está a falar do transporte individual motorizado de passageiros.

Dos resultados para a evolução da procura, é possível inferir que nenhum dos cenários considerados inclui alterações significativas nas quotas modais, já que as linhas temporais seguem maioritariamente paralelas [3].

O foco predominante na eletrificação do transporte rodoviário **parece não incluir na equação as questões que existem sobre as emissões de gases de efeito de estufa associadas à produção dos veículos e das suas baterias, bem como das soluções para o fim de vida destas.** A quantificação destes efeitos ainda não está feita de forma suficientemente rigorosa para permitir certezas sobre o verdadeiro desempenho ambiental dos automóveis elétricos, sem falar sequer dos problemas que o domínio do automóvel traz às cidades, mas que estão fora do âmbito do RNC2050.

No caso particular do transporte rodoviário pesado de passageiros, nos cenários "Pelotão" e "Camisola Amarela", antevê-se uma eletrificação parcial, com a substituição do gasóleo por biocombustíveis na restante fração do consumo de energia, que se prevê ainda maioritária. Ora, **convém assinalar que os biocombustíveis continuam a ter uma pegada carbónica que não é muito diferente da do gasóleo.**

FPCUB: Perspetiva

O modo ferroviário é, por razões tecnológicas fundamentais, energeticamente mais eficiente em quase todas as situações, pelo que **um verdadeiro "Camisola Amarela" ambicionaria aproximar-se ou ultrapassar exemplos como o da Suíça, onde 30% dos passageiros e 39% das mercadorias se transportam em modo ferroviário** [4].

Os modos suaves ou ativos nas deslocações urbanas (bicicleta e peão) merecem menção muito reduzida nos documentos disponíveis e não foram incluídos nos cenários quantitativos. Estes são modos já (quase) totalmente descarbonizados, pelo

que o seu contributo poderia ser muito importante, mas apenas se alguns dos cenários considerassem a transferência de procura do modo rodoviário para os modos ativos. Também aqui, um "Camisola Amarela" teria a ambição de ter algumas das nossas cidades a igualar, por exemplo, Utrecht nos Países Baixos, onde 51% das deslocações são feitas em bicicleta [5].

Conclusões e Recomendações

Evidencia-se, com alguma estranheza, que não são exploradas as soluções existentes noutros países que dão prioridade aos modos alternativos. O que é escrito, seja nos modos suaves, seja nos transportes coletivos, desvalorizando o Transporte Público (TP) dito "clássico", isto é, do transporte coletivo (p. 23 de [3]), **não é congruente com políticas públicas de urbanismo e transportes tendentes à diminuição da dependência do automóvel, reduzindo desperdício, não só de energia, mas de espaço e tempo.** Em ambos os casos, a convergência de Portugal com os melhores exemplos do presente já resultaria numa descarbonização significativa da mobilidade, nomeadamente, tendo em conta as reduzidas quotas modais do TP "clássico", muito inferiores à do "pelotão" dos países europeus. A margem de progressão com as tecnologias e conceitos existentes é muito grande e possibilita a construção de cenários de descarbonização da mobilidade com menor incerteza e risco do que as que são apoiadas em transições tecnológicas.

Conclui-se que o RNC2050, no que diz respeito à mobilidade e aos transportes, **está dependente de mudanças de paradigma que, apesar de expetáveis, estão longe de ser certas, como é o caso da transição para automóveis partilhados e autónomos, e nalgumas tecnologias cuja maturação ou viabilidade também está longe de ser certa, como é o caso dos aviões elétricos.**

Por outro lado, **a necessidade de se "recalibrar" as cidades e regiões não está plasmado neste RNC2050.** Esta "recalibração" exige uma reflexão prospetiva sobre a definição e aplicação de políticas públicas de prioridade ao transporte coletivo e modos ativos nas cidades conjugadas com metas de ordenamento do território e um urbanismo de alternativa à dependência do automóvel, promovendo ainda uma maior coesão territorial e social das comunidades.

Documento subscrito pelo Conselho Consultivo para a Mobilidade Sustentável,

Com os melhores cumprimentos,
José Caetano
Presidente da FPCUB

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

Referências

[1] “Beyond Mobility: Planning Cities for People and Places”, Robert Cervero, Erick Guerra and Stefan Al, 2017, Island Press.

[2] Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050: Resultados Preliminares, Vol. 1: Trajetórias para a neutralidade carbónica da Economia Portuguesa em 2050 | Opções Tecnológicas e Custos (Versão para Consulta Pública, datada de 15/01/2019, consultada no portal participa.pt).

[3] Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050: Anexo Técnico Mobilidade e Transportes (Versão para Consulta Pública, datada de 04/01/2019, consultada no portal participa.pt).

[4] "Public transport (incl. rail freight) - overview", Switzerland: Federal Statistical Office. 15 December 2016. (Consultado online a 17/02/2019).

[5] “Netherlands further builds on cycling’s modal share, hitting 51% in Utrecht”, Cycling Industry News, 26 October 2017, citando dados do Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (Consultado online a 17/02/2019)