

Jornadas CRP

Centro Cultural de Belém

Mobilidade, Transportes e
Lisboa, 22-23 Novembro 2005

Impacte no Ambiente

Conclusões

1. O transporte individual, tendo conhecido acentuado crescimento em Portugal, em anos recentes, ameaça tornar-se num factor de insustentabilidade (não apenas ambiental), por virtude das externalidades negativas associadas ao tráfego rodoviário: gases tóxicos e partículas de carbono ('substâncias reguladas', em terminologia comunitária), poluição sonora, congestionamentos e acidentes rodoviários. Se o condutor assume, ou não, a respectiva quota-parte desses custos, é matéria aberta a debate. Contudo, importa recordar que dos impostos arrecadados, na UE-25, sobre a mobilidade dos cidadãos e mercadorias, sobretudo por via do preço de venda dos combustíveis, apenas 10% revertem para o sector rodoviário.

2. No que respeita a emissões poluentes, é certo que, a nível europeu, o tráfego rodoviário é responsável por 80 a 85% das emissões de dióxido de carbono. Isso não deve, porém, levar a ignorar que, fruto de elevado investimento, a indústria automóvel mundial reduziu, desde 1970, ou seja, em 35 anos, as emissões dos motores a gasolina de 95% e as dos motores diesel, de 90%.

3. Para combater as consequências mais prejudiciais do tráfego rodoviário, importa ter uma clara noção de prioridades. Nesse sentido, regista-se o facto de o tráfego urbano ser o principal contribuinte para a poluição causada pelo tráfego rodoviário. Regista-se, igualmente, a verificação de que cerca de 30% do tráfego urbano são, por sua vez, originados por procura de estacionamento.

4. No quadro europeu, é hoje generalizadamente aceite que, para além do investimento em transportes públicos, o tráfego urbano pode ser reduzido a níveis mais comportáveis por recurso a soluções telemáticas (ITS - Intelligent transport systems and services) para gestão do tráfego e do estacionamento urbanos. No que respeita a este último aspecto, estima-se possível,

no quadro europeu, por essa via, uma redução de 15 a 25% de emissões poluentes e similar ganho em consumo energético dos transportes.

5. Face a notícias alarmistas periodicamente divulgadas, importa anotar que a poluição urbana é, em Portugal, monitorada contínua ou regularmente (designadamente, pelo Instituto do Ambiente). Recomenda-se, contudo, uma maior difusão de informação, para melhor conhecimento dos cidadãos e correcção de informação distorcida - por exemplo, a poluição na Avenida da Liberdade, em Lisboa, em regra não excede os limites permissíveis, não obstante ser uma das artérias com mais tráfego, do País.

6. No que respeita a poluição sonora, é bem sabido que a exposição continuada a níveis sonoros superiores a 55 dB(A) causa incomodidade, e que se torna intolerável para intensidades superiores a 65 dB(A). A poluição sonora determina, para a sociedade, perdas por via de desordens de sono, quebras de produtividade e perda de valor do imobiliário. A Comissão Europeia estima esses efeitos, à escala europeia, em 38 mil milhões de euros.

7. No que respeita a mitigação do ruído rodoviário, regista-se o facto de ser reduzido (1 dB(A)), o contributo, per se, dos pneus para esse efeito. Maiores ganhos advêm da interacção pneu/pavimento, tendo em atenção as boas prestações dos betumes modificados com borracha reciclada (2 dB(A)) e, sobretudo, dos pavimentos drenantes (2-3 dB(A)).

8. Em contrapartida, reconhece-se que o actual RLPS (Regime Legal de Poluição Sonora) é de tal modo exigente que, para ser integralmente cumprido, acarreta custos muito elevados, inclusive para os supostos beneficiários das correspondentes medidas, preventivas ou mitigadoras. Em matéria de poluição sonora, as Concessionárias de auto-estradas estão a fazer investimentos da ordem de dezenas de milhão de euros (colocação de barreiras acústicas e substituição de pavimentos por revestimentos com maior capacidade de absorção sonora). Assim mesmo, não é possível fazer face a contingências como a proximidade, de eixos viários principais, de imóveis de elevada cêrcea ou o trânsito de veículos pesados com cargas mal acomodadas.

9. Reconhece-se que, em Portugal, ao contrário do que se passa com (se não os) outros Estados Membros da UE, não tem sido tirado partido das possibilidades inerentes ao período permitido de transição até plena implementação de Directivas europeias. Nesse sentido, foi chamada atenção para o “princípio de anterioridade” adoptado pela França (provisões mais estritas introduzidas por nova legislação só passam a aplicar-se a construções posteriores à

adopção dessa legislação). Também para o conceito de “servidão acústica”, introduzido pela legislação espanhola (a obrigatoriedade de aplicação das provisões estatuídas é suspensa para circunstâncias em que a tecnologia disponível e a viabilidade económica o não permitam).

10. Reconheceu-se que, frequentemente, a implantação de imobiliário residencial é posterior à construção das vias, o que põe em causa a legitimidade de ulteriores exigências de medidas de remediação. Como também se reconheceu que muitos PDMs (Planos de Desenvolvimento Municipal), preparados há 10 anos por exigência da elegibilidade de candidaturas autárquicas a co-financiamento comunitário, careciam de adequada base técnica - basta notar o facto de a soma aritmética das previsões demográficas a 20 anos dos PDMs, situar a população nacional, nesse horizonte temporal, em 45 milhões de habitantes! Foi, conseqüentemente, recomendada, no caso da protecção acústica, a opção legislativa por “reduções mínimas obrigatórias”, ao invés de “valores máximos admissíveis”.

11. Na esfera das imposições legais, reconhece-se que a Análise de Impacte Ambiental (AIA) é um “instrumento nobre” da Política Ambiental. Não se ignoram, contudo, as limitações e os constrangimentos de diversa índole da AIA. Em particular, foi afirmado que sempre haverá “tensão” entre os operadores económicos e a autoridade de AIA. Mas pode ser mitigada, designadamente pela adopção de mecanismos “amigáveis” de AIA, introduzindo as alterações aconselhadas pela vasta experiência adquirida, no País, desde a introdução da obrigatoriedade deste passo processual (2000).

12. Pode, e está, a ir-se mais longe. Hoje, a AIA é, regra geral, já parte integrante do projecto, e não um apêndice. Mas é na Avaliação Ambiental Estratégica, efectuada a priori, que reside o verdadeiro potencial para acautelar as múltiplas sensibilidades em causa (biofísica, social, cultural, económica).

13. Tão-pouco se ignoram as limitações dos recursos à disposição do Estado, no quadro do exercício das competências de autoridade de AIA. Por isso se admite a necessidade de intervenção corrente, de reforço, de consultores certificados e de consultorias acreditadas. Por outro lado, reconhece-se, quer a incidência do factor “subjectividade” na emissão de pareceres, quer o peso da opinião de peritos. Ambos carecem de auto-regulação. Em contrapartida, constata-se apreciativamente a existência, hoje, em Portugal, de diálogo entre avaliador e licenciador, ainda que se entenda dever caminhar-se para maior proximidade entre ambos.

14. Foi salientada a importância da participação das populações nas decisões de impacto ambiental. Reconheceu-se, designadamente, a crescente intolerância das populações à construção de novas acessibilidades rodoviárias, de que não sejam os beneficiários principais. Reconheceu-se, igualmente, as reacções negativas, no caso da colocação de barreiras acústicas, aos fenómenos de emparedamento, ensombramento, isolamento, a que aqueles dispositivos dão (ou podem dar) origem.

15. Foi apontado que o desenvolvimento urbano sustentável só pode ser assegurado por via de uma atitude proactiva do Poder Local, em matéria de gestão do território e do ambiente urbano. Particular importância assume a integração entre os distintos tipos de planeamento (do território, urbano, de transportes, etc.). Em termos operacionais, em contexto urbano, são componentes a trazer a acção: a articulação entre empresas de transportes públicos, a localização de centrais intermodais de transportes, novas (ou complemento de) vias, condicionamento de estacionamento, a lei do arrendamento (até). Uma maior qualificação técnica dos recursos humanos à disposição das Autarquias pode, porém, ser um contributo necessário.

16. No respeitante a transporte urbano, regista-se o facto de, por promoção da Administração Pública (DGTTF - Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais) e com apoio comunitário, os sistemas de transportes públicos de Aveiro, Braga, Lisboa e Porto terem, actualmente, quase três centenas de autocarros a gás natural em exploração - no caso dos STCP, esse contingente representa cerca de 30% da frota. Contudo, a exploração, em larga escala, desta fonte de energia, está actualmente condicionada pela falta de uma apropriada rede de distribuição de gás natural, para utilização rodoviária. No que respeita à penetração de autocarros eléctricos, Portugal é o terceiro país, à escala europeia, com maiores índices de utilização.

17. Reconheceu-se, como meritória, a contribuição de veículos movidos a energias alternativas para a mobilidade em centros históricos de cidades (nomeadamente, Coimbra e Portalegre). Registou-se, igualmente, a crescente popularidade das chamadas “Linhas Azuis” (carreiras de autocarros sem paragens fixas), em variados centros urbanos do País, por ir ao encontro da dominante utilização de transporte público, por “motivos ocasionais” (80%, conforme inquirição directa de passageiros).

18. Reconheceu-se a importância da elaboração de Planos de Mobilidade, estruturados em intervenções de índole complementar. No caso de Lisboa, a criação de transporte público específico para grupos carentes de apoio, como pessoas reformadas, crianças, etc. (serviço “LX Porta

a Porta”), coadjuvada por um novo modelo de gestão integrada da distribuição de mercadorias, a reposição de corredores “bus”, etc.. Esta última tem permitido ganhos na velocidade comercial dos autocarros da Companhia Carris, com o conseqüente benefício para a exploração do serviço de transporte público.

2005-11-24

