

OPINIÃO

A APOSTA CERTA

Quem anda de bicicleta atrás de um automóvel elétrico (EV), sente em primeira mão uma vantagem destes em relação aos automóveis com motor de combustão interna (ICEV): a qualidade do ar. Há mais algumas vantagens, embora se possam diluir junto com outros problemas (impacto ambiental no fabrico, custo de aquisição, etc.) – mas não emitirem gases de escape, é de facto a sua maior vantagem.

Já quando se fala em políticas públicas, há que ter uma abordagem muito

mais holística. Temos de perceber para onde as verbas estão realmente a ser canalizadas, avaliando a sua eficácia e também se do ponto de vista de justiça social as mesmas fazem sentido. Até porque os recursos são finitos e fazem falta em inúmeros outros setores da sociedade.

O Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões do Fundo Ambiental nunca devia existir para os automóveis. A indústria deste setor tem verbas e capacidade mais do

que suficientes para a promoção destes veículos. E para quem pode comprar um automóvel elétrico, não será certamente uma benesse de 3.000€ que irá fazer muita diferença, pois estamos a falar de classes socioeconómicas com poder de compra mais elevado.

Em 2019, a verba para apoio a automóveis elétricos foi de 2.65 Milhões de euros, mas para o mesmo número de bicicletas elétricas essa verba foi apenas de 250 mil euros. Estamos a falar de veículos com uma performance ambiental franca-





mente superior: para se colocar a questão um pouco em perspetiva, uma bateria de um carro elétrico é em geral 100x maior do que a bateria de uma bicicleta elétrica - isto sem falar no resto do veículo todo, na maior eficiência energética da bicicleta, na promoção do exercício físico, etc. A bicicleta elétrica tem um potencial enorme de substituir deslocações de automóvel, e o pequeno incentivo do Fundo Ambiental representa já uma fatia significativa do seu preço final. Para quem pondera comprar uma bicicleta destas, os 250€ do apoio podem fazer alguma diferença. Mas se esse apoio duplicasse (500€), democratizando ainda mais o acesso a este tipo de veículos, com a verba destinada a 1.000 EVs podíamos antes ter 5.300 bicicletas elétricas. Ou até convencionais, já que este tipo de apoio se poderia estender a todo o tipo de bicicleta utilitária. Aliás, estes apoios não se devem resumir ao financiamento na aquisição; mais importante é promover o seu uso, e exemplos europeus não faltam, sejam em pagamento por km, ou benefícios fiscais. Quanto aos EVs, com os milhões que a indústria já investe na sua publicidade, os

potenciais compradores dos mesmos não deixarão de os adquirir.

A ideia de que a substituição de ICEVs por EVs seria a panaceia da nossa mobilidade, é um erro grosseiro, e acima de tudo uma oportunidade perdida. A ocupação de espaço, o perigo rodoviário, a poluição (as centrais termoeletricas que ainda representam uma fatia significativa da energia produzida, e sem esquecer as micropartículas libertadas pelos travões e pneus), o congestionamento, o sedentarismo, tudo isto continua a ser reflexo de um modelo de mobilidade caduco e altamente prejudicial para a nossa sociedade. O futuro dos EVs deve incidir especialmente numa lógica de veículos partilhados, associada a uma redução massiva do número de automóveis, principalmente dentro das cidades. Mais bicicletas e menos automóveis é uma tendência crescente em toda a Europa.

A aposta certa deve ser feita num novo paradigma de mobilidade, baseado em modos de transporte sustentáveis e que realmente façam diferença: andar a pé, bicicleta (elétrica ou não), e transporte público.



Miguel Barroso

// Urbactiv – Consultoria e Planeamento