



RUMO À POLUIÇÃO ZERO

MOBILIDADE



Fonte: Smart Cities / GenerixGroup, 2020

FICHA TÉCNICA

Título:

MOBILIZAR RUMO À POLUIÇÃO ZERO – MOBILIDADE

Autor:

LÍLIA ALEXANDRE

Edição:

ZERO – ASSOCIAÇÃO SISTEMA TERRESTRE SUSTENTÁVEL

Financiamento:

FUNDO AMBIENTAL

JANEIRO, 2022

Fonte: Smart Cities / GenerixGroup, 2020



FUNDO AMBIENTAL



1. INTRODUÇÃO

Todas as cidades do mundo estão a ser confrontadas com um conjunto de desafios urgentes, justificados, em grande parte, por uma necessidade básica: a mobilidade¹.

Os transportes desempenham um papel vital na sociedade e na economia, sendo responsáveis pela mobilidade de pessoas e bens. A nossa qualidade de vida depende de um sistema de transportes eficiente e acessível. Simultaneamente, os transportes são uma fonte de pressões ambientais na União Europeia (UE), contribuindo para as alterações climáticas, a poluição do ar e o ruído. São responsáveis também pela ocupação de grandes faixas de solo e contribuem para a expansão urbana, a fragmentação de habitats e a impermeabilização dos solos². As causas destas pressões estão essencialmente associadas ao tráfego automóvel, resultado da dependência excessiva do transporte individual, mas também, por exemplo, da ineficiência na logística urbana.

Também a nível nacional, o diagnóstico da mobilidade permite identificar um predomínio das deslocações em automóvel, com impactes no consumo energético, no aumento das emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de poluentes atmosféricos, do ruído, de congestionamentos de tráfego e, conseqüentemente, impactos negativos na competitividade económica, saúde pública e qualidade de vida³.

1. INTRODUÇÃO

As medidas aplicáveis ao setor, em ambiente urbano, assumem particular importância ao nível da qualidade do ar e do co-benefício associado às vertentes do ruído, do consumo de combustíveis fósseis e das alterações climáticas⁴. Por isso, é necessário agir concertadamente nos domínios que influenciam a mobilidade e que vão desde o urbanismo e uso do solo, até aos transportes.



Fonte: GenerixGroup, 2020

1.1 SETOR DOS TRANSPORTES É UM PROBLEMA?

O transporte é um dos principais pilares da sociedade e da economia moderna⁵. A mobilidade não é um problema, mas o nosso modelo de transporte atual é. A junção dos meios de transporte e combustíveis atuais, simplesmente não é sustentável.

O continente europeu está ligado por uma extensa rede de transporte, compreendendo autoestradas, estradas, vias férreas, rios navegáveis, ciclovias, rotas aéreas e rotas marítimas. As redes de transporte tornaram-se uma característica comum na paisagem. Ligam pessoas, impulsionam a atividade econômica e garantem acesso a serviços essenciais, tais como educação e saúde, contribuindo para uma melhor qualidade de vida, mas também moldam e impactam a forma como vivemos e o ambiente⁵.

O transporte de passageiros e mercadorias cria muitos desafios, tanto em geral como nas zonas urbanas, continua a exercer grandes pressões que se traduzem em impactos negativos para o clima, o ambiente, e a saúde humana. Estão ainda na origem de desafios mais amplos, dos quais os acidentes de trânsito e os congestionamentos são os mais importantes⁵.



1.1 SETOR DOS TRANSPORTES É UM PROBLEMA?

PARA A SAÚDE

Este sector é responsável por uma grande parte das emissões de poluentes, como o dióxido de azoto (NO₂) e as partículas inaláveis (PM₁₀), que contaminam o ar que respiramos, bem como de gases com efeito de estufa (GEE), indissociáveis das alterações climáticas. A presença na atmosfera de níveis elevados destes dois poluentes é a responsável pela maioria das mortes prematuras associadas à poluição do ar, devendo-se cerca de 40% dessas emissões ao sector dos transportes, nomeadamente dos transportes rodoviários.

Os transportes estão também na origem do ruído que afeta particularmente os meios urbanos. O número de pessoas expostas ao ruído do tráfego rodoviário excede em muito o exposto a tráfego ferroviário, aéreo ou fontes industriais. Isso é verdade a nível europeu, do país, e dentro e fora das áreas urbanas.

Os principais efeitos para a saúde incluem lesões causadas por acidentes rodoviários, problemas respiratórios devido à poluição do ar, excesso de peso/obesidade associados à redução da atividade física e incómodo com o ruído. De acordo com as estatísticas, os grupos mais vulneráveis incluem crianças e idosos, ciclistas e pedestres⁶.

1.1 SETOR DOS TRANSPORTES É UM PROBLEMA?

PARA O AMBIENTE

O setor do transporte causa impactos substancialmente negativos no ambiente, sendo responsável por 25% das emissões de gases com efeito de estufa da União Europeia, causa poluição do ar, ruído, ocupação do solo e fragmentação dos habitats⁵. Por outro lado, os transportes são o maior consumidor de energia de origem petrolífera, contribuindo de modo incontornável para a dependência energética dos países.

No entanto, quando se considera o impacto ambiental do transporte de passageiros e de mercadorias, a repartição modal ganha especial importância devido às diferenças de desempenho ambiental, como o consumo de recursos, emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes, bem como de ruído, entre os diversos modos de transporte. Embora a repartição modal esteja associada a diversos fatores, a verdade é que alguns transportes causam maiores impactos negativos sobre o ambiente, do que outros. Comparando, por exemplo, o transporte rodoviário com o ferroviário este último é mais eficiente, porque transporta grandes cargas (pessoas ou bens) utilizando pouca energia o que o torna um modo de transporte menos poluente⁷.

1.2 LEGISLAÇÃO

Tendo em conta que o setor dos transportes é parte integrante da maior parte das atividades da nossa sociedade, é objeto de políticas a todos os níveis desde a escala mundial até aos órgãos municipais. À escala da UE o documento de referência é a política comum de transportes (2001, revisto em 2006), que estabelece as prioridades de ação em matéria de transportes, incluindo os aspetos ambientais. Existe ainda legislação e políticas ambientais que incidem sobre a monitorização, a redução das emissões e a melhoria da qualidade do ar (por exemplo, Diretiva Ruído Ambiente, Diretiva Valores-Limite Nacionais, Diretiva relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa, limites de emissão dos veículos e qualidade do combustível)⁸.

Em dezembro de 2020, a Comissão apresentou a sua Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente, juntamente com um plano de ação contendo 82 iniciativas para orientar os trabalhos até 2024 ([COM\(2020\)0789](#)). A estratégia estabelece um roteiro que visa colocar firmemente os transportes europeus no caminho certo para um futuro sustentável e inteligente e, nesse sentido, identifica dez áreas emblemáticas. Os cenários subjacentes à estratégia, que são idênticos aos que apoiam o plano para a meta climática 2030, demonstram que, com o nível de ambição adequado, o conjunto de medidas políticas propostas pode permitir uma redução de 90 % das emissões do setor dos transportes até 2050. São definidos vários marcos para ilustrar a trajetória do sistema europeu de transportes rumo a uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, demonstrando o nível de ambição necessário para as futuras políticas da UE⁹.

As políticas nacionais de transporte abordam, em parte, quer a transposição das políticas comunitárias para as legislações nacionais, quer o desenvolvimento do sector dos transportes em cada país.

1.2 LEGISLAÇÃO

Em Portugal, além da legislação e políticas ambientais referidas acima, e de constituir um eixo prioritário de atuação do Plano Nacional e Energia e Clima (PNEC 2030), os instrumentos existentes na área da mobilidade são: os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS); os Planos de Logística Urbana Sustentável; a Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa 2020-2030 (ENMA); a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC); a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP) e o Programa Portugal Ciclável 2030.

No entanto, Portugal assume-se como o único país do sul da Europa que não possui legislação para a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, os quais deveriam ser obrigatórios ao nível municipal em todo o país ou pelo menos nas áreas metropolitanas, como acontece nas regiões de Madrid e da Catalunha, na vizinha Espanha, em França, na Itália e na Grécia, mas também na Bélgica, Suécia, Finlândia, Lituânia, Eslováquia e Malta¹⁰.



2. MOBILIDADE

A mobilidade liga pessoas, culturas, cidades, países e continentes. Os problemas relacionados com a mobilidade colocam-se, de forma particularmente acentuada, nas cidades, onde o espaço público foi muitas vezes desenhado a pensar no automóvel³. Várias projeções apontam que, até 2030, 60% da população mundial viverá nas cidades, acima dos 50% atualmente registados, e de acordo com as Nações Unidas, deverá aumentar para cerca de dois terços - mais de 6 mil milhões de pessoas - até 2050⁵. Prevendo-se também que a frota atual de 1400 milhões de carros duplique¹. As cidades estão sob uma pressão nunca sentida, devido ao aumento da população, do tráfego e das alterações climáticas.

Em Portugal, mais de 40% da população reside nas cidades, onde mais de 75% das deslocações são realizadas em transporte individual, apenas com um ocupante e mais de metade percorrem uma distância de 3 a 5 quilómetros.¹⁰

A descarbonização da sociedade e a consequente independência de combustíveis fósseis, até 2050, são objetivos ambiciosos que Portugal está determinado a cumprir. No que respeita aos transportes, verifica-se que este setor representa cerca de 25% das emissões de GEE, aliada à pegada do automóvel nas cidades, com enorme uso de espaço, problemas de poluição do ar e ruído, entre outros.

2. MOBILIDADE

Uma efetiva estratégia de descarbonização exige uma mobilização da sociedade conjuntamente com a implementação de medidas adequadas ao cumprimento dos objetivos traçados, onde o papel das cidades neste desafio é enorme.

As cidades beneficiariam, a vários níveis e direta ou indiretamente, com medidas de redução do tráfego automóvel, em complementaridade com a promoção de outras formas de transporte, bem como medidas de redução de ruído e poluição.

Em última análise, a questão não é apenas sobre carros, aviões, estradas, navios ou combustíveis - os diferentes componentes do sistema de transporte - mas sobre a necessidade de transportar pessoas e mercadorias de um lugar para outro de forma fácil, segura e eficiente. Devemos construir um sistema de 'mobilidade' limpo, inteligente e abrangente que atenda às necessidades de mobilidade, oferecendo um serviço adaptado aos requisitos dos utilizadores⁵.



2.1 MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A mobilidade sustentável é aquela em cujo meio de transporte se consome menos energia e, em simultâneo, se produz menos poluição por quilómetro percorrido. A definição corresponde a um modelo de organização do transporte com o mínimo impacte ambiental.

Uma outra definição de mobilidade sustentável é usada pelo Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável (BCSD), como parte do seu Projeto de Mobilidade 2030: mobilidade que satisfaça as necessidades da sociedade circular livremente, ter acesso, comunicar, negociar e estabelecer relações sem sacrificar outros recursos ecológicos ou humanos essenciais¹¹.

Uma mobilidade mais sustentável surge da necessidade de reduzir os impactes negativos no ambiente e na saúde que resultam da mobilidade atual e que são proporcionais ao aumento da densidade populacional.

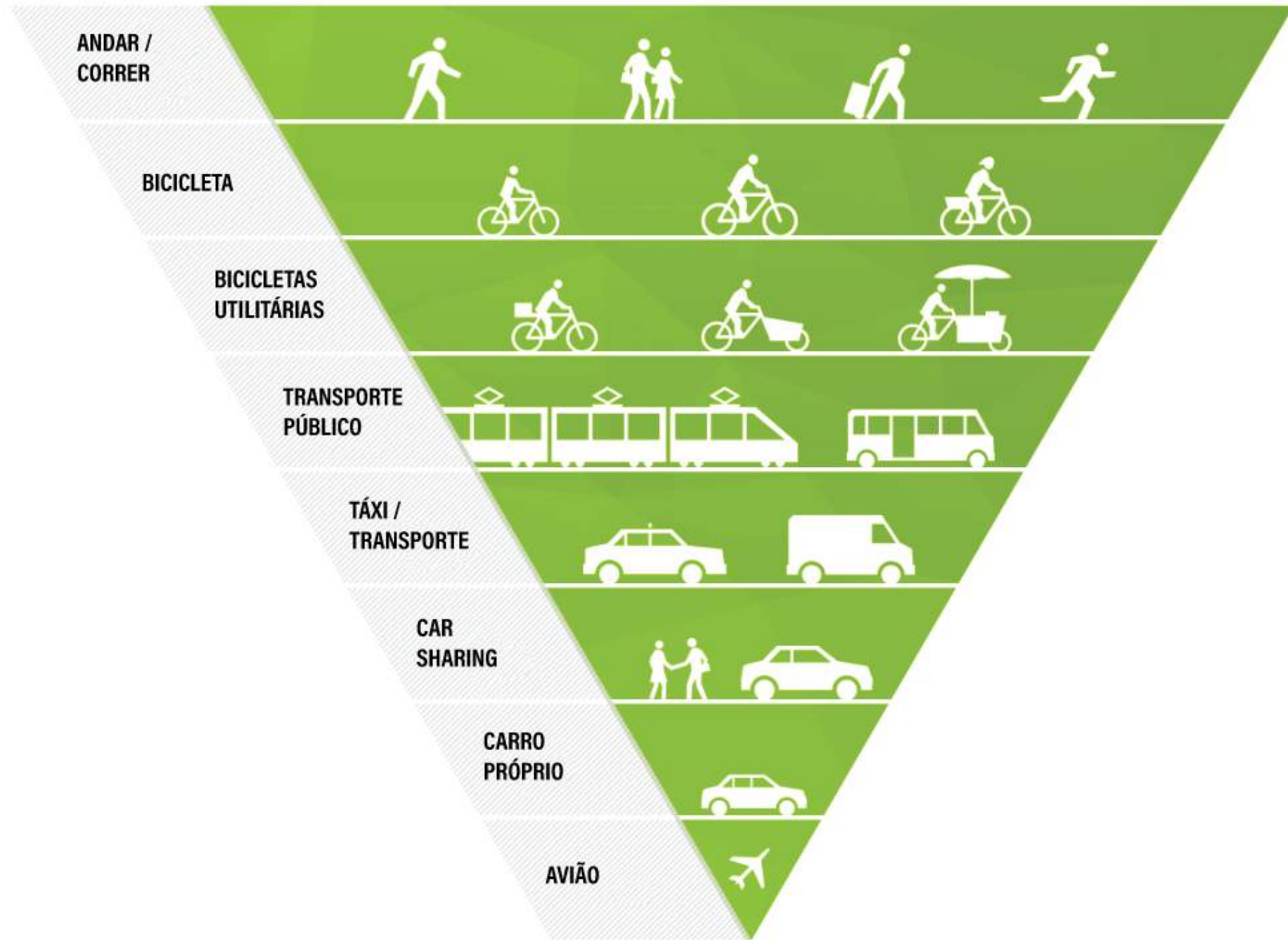
A *Greenpeace* apresentou em setembro (2020) o seu relatório europeu 'Transformar o Transporte', onde analisa as medidas necessárias para cumprir os objetivos climáticos em todas as áreas da mobilidade (urbana e interurbana, de passageiros e mercadorias) e para todos os modos: rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo. Dentre o conjunto de medidas exigidas pela *Greenpeace*, priorizam-se aquelas que reduzem a necessidade de deslocamento, como o teletrabalho e o comércio local. Também são propostas políticas para encorajar a mudança para modos de transporte mais sustentáveis, como os transportes públicos, e para limitar os voos curtos a favor do comboio. Por fim, são analisadas as melhorias tecnológicas no transporte, como a eletrificação do automóvel e a necessidade de encerrar a comercialização de veículos a diesel e gasolina antes de 2028¹².

2.1 MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A cadeia da mobilidade sustentável tem uma receita: a “transferência do carro para o autocarro e, se possível, do autocarro para as bicicletas e para os peões”. É isso, precisamente, que cidades de todo o mundo estão já a fazer, para reduzir os níveis de poluição do ar e possibilitar, em segurança, que os cidadãos optem por modos de transporte não poluentes - como são o andar a pé e de bicicleta, e que melhoram a saúde¹³.

Em Portugal, é necessário encontrar alternativa à utilização do transporte individual motorizado, sendo cada vez mais relevante a transferência modal para os modos ativos e o transporte coletivo e, sempre que possível, a complementaridade com meios suaves de transporte (como a bicicleta), estes últimos associados a uma mudança do estilo de vida com ganhos significativos também para a condição física e melhoria global da saúde individual.

Para os utilizadores que não acompanhem esta mudança comportamental, releva também a progressiva substituição dos veículos de combustão interna por veículos movidos com energias alternativas, como a eletricidade. É essencial também, promover uma transição rápida para a partilha de veículos, por oposição à posse de veículos privados⁴.



3. ALTERNATIVAS DE MOBILIDADE

Com as diferentes alternativas de mobilidade é possível reduzir o congestionamento urbano, o consumo de combustível assim como as emissões de poluentes associadas. As opções podem ser várias: desde a utilização de transportes públicos à gestão da mobilidade dentro das empresas com recurso às novas formas de trabalho como o teletrabalho, ou através do recurso aos modos de mobilidade partilhada.

Já existem várias plataformas de *carpooling* (partilha de viagens) e serviços de *carsharing* (aluguer de viaturas, incluindo elétricas) disponíveis, os quais têm cada vez mais utilizadores e são boas opções para utilizadores individuais e empresas, com vantagens claras ao nível da poupança de tempo e custos¹⁴.

De acordo com diversos autores, e de forma resumida, existem sete fatores que podem ajudar a manter as deslocações dentro de uma cidade limpas e eficientes. Começemos pelos carros de uso privado, nos quais quatro grandes tendências estão a convergir: **conetividade no veículo**, **eletrificação**, *carsharing* e **condução autónoma**.

Estas são visões, no mínimo, entusiasmantes, mas tudo dependerá da sua implantação e penetração nas cidades, não resolvendo, por si só, as questões da saúde, do ambiente e congestionamento e podendo mesmo acentuar os problemas existentes.

3. ALTERNATIVAS DE MOBILIDADE

O **transporte público** tem sido acarinhado com inúmeros investimentos como uma forma de melhorar a mobilidade e também da sua expansão. Como exemplo pode ver-se a cidade de Helsínquia, que tem um ambicioso programa de mobilidade cujo objetivo é tornar o transporte individual totalmente desnecessário até 2025¹.

Walking (andar a pé) e *Cycling* (andar de bicicleta) é a melhor forma de atingirmos cidades cuja autenticidade passa pelos seus sons característicos. Esforços para reduzir e restringir o acesso dos carros particulares às cidades garantem ruas mais atraentes e democráticas, algo onde Portugal também já se estreou¹.



3. ALTERNATIVAS DE MOBILIDADE

PARA CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

As cidades da Europa enfrentam cada vez mais problemas causados pelos transportes e pelo tráfego. Ao mesmo tempo, a mobilidade urbana é vital para estas cidades e é um contribuinte importante para o crescimento económico, para o emprego e para a competitividade. A questão de como melhorar a mobilidade e ao mesmo tempo reduzir o congestionamento, os acidentes e a poluição do ar e sonora é um desafio comum a todas as grandes cidades¹⁵.

Atualmente, a adoção de um “novo” modelo de mobilidade urbana é imperativa no sentido de criar melhorias nas condições de deslocação dos cidadãos, quer na facilidade de acessos e mobilidade, quer ao nível da melhoria da qualidade ambiental e de vida da comunidade¹⁶.

As alternativas mais sustentáveis passam pela adoção de uma **mobilidade suave** – andar a pé ou de bicicleta, ou, não sendo possível fazer todo o percurso por este meio, recorrer a transportes públicos, adotando uma **mobilidade multimodal**. No entanto, o número de pessoas que opta pelo uso da bicicleta regularmente, ou até mesmo que se desloca a pé quando assim é possível, está longe de ser o ideal para a sustentabilidade das cidades. Não há, hoje, o hábito de recorrer aos modos de deslocação mais simples e económicos. E porque não andam as pessoas mais a pé ou de bicicleta? Será por falta de infraestruturas e de acessos? Por falta de motivação ou de segurança? Ou será que as pessoas ainda não perceberam os benefícios de procurar alternativas mais amigas do ambiente?

3. ALTERNATIVAS DE MOBILIDADE

PARA CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS

Graças a vários exemplos internacionais, podemos perceber como a existência de condições e infraestruturas contribui significativamente para o aumento da adoção das práticas de mobilidade suave¹⁵. Para além dos exemplos típicos dos países nórdicos ou da Holanda e Alemanha, cidades como Madrid, Paris, Londres ou, bem mais perto de nós, Pontevedra ou Sevilha têm investido fortemente na devolução da cidade às pessoas através da alteração e criação de novas infraestruturas de mobilidade. Em Portugal, cidades como Lisboa, Cascais ou Loulé são também bons exemplos¹⁶.

A implementação de medidas sustentáveis na mobilidade está dependente de iniciativas referentes à melhoria do serviço do transporte público coletivo, promoção do modo de mobilidade suave (a pé ou de bicicleta) e através da construção de infraestruturas adequadas a este modo de deslocação. É importante reconhecer, no entanto, que investir na mobilidade se trata de um investimento a longo prazo cujas vantagens vão desde o aumento da qualidade de vida da população à ajuda no desenvolvimento da região¹⁶.

3. ALTERNATIVAS DE MOBILIDADE

PARA UMA SAÚDE DE QUALIDADE

Para garantir o cumprimento da legislação europeia e evitar os inevitáveis custos para a saúde com a poluição do ar e sonora, várias cidades europeias já anunciaram restrições à circulação de veículos a gasóleo ou gasolina, mais antigos e mais poluentes, e, a partir de 2025, existem planos de alargar a proibição a todos os veículos. Entre estas cidades, estão algumas capitais europeias, como Paris, Madrid, Atenas, Berlim, Oslo e Copenhaga¹⁴.

Só em Portugal, a poluição atmosférica causou a morte prematura de mais de seis mil pessoas, em 2016. Na Europa, e segundo a Agência Europeia do Ambiente (AEA), esse número terá sido de 412 mil. Mais recentemente, um estudo do Instituto de Química Max Planck, em 2019, estimava o número de mortes por exposição à poluição atmosférica na Europa em 800 mil, o dobro do calculado pela AEA¹³.

A poluição sonora é igualmente relevante para que mais pessoas possam aderir a uma mobilidade mais sustentável dentro das cidades. Em Lisboa, por exemplo, o incómodo do ruído surge desde há vários anos em inquéritos públicos e de resto são vários os estudos que demonstram o impacto positivo da redução de ruído no ecossistema da cidade, com melhorias no bem-estar físico e mental dos cidadãos.

3. ALTERNATIVAS DE MOBILIDADE

PARA UMA SAÚDE DE QUALIDADE

Para além dos evidentes benefícios ambientais da mobilidade suave e ativa (porque não emitem ruído ou poluentes para a atmosfera), a Organização Mundial da Saúde recomenda que se dê prioridade a estes modos. Combinados com o transporte público, trazem benefícios para a saúde, reduzindo as mortes causadas por doenças relacionadas com a inatividade física, pela poluição atmosférica, e tornando as cidades mais seguras reduzindo o número de acidentes¹⁴. Para além da redução do trânsito e estacionamento automóvel, os transportes coletivos são um meio mais económico, seguro e sustentável para as deslocações urbanas. Se tiver mesmo de comprar um veículo, existem várias opções possíveis: os híbridos (convencionais e *plug-in*) e 100% elétricos¹⁴.

Os carros elétricos podem emitir menos quatro decibéis do que os carros convencionais e se amanhã todos os portugueses conduzissem elétricos, o ruído diminuiria drasticamente, o que daria resposta a um problema que, pelo menos até ao início da pandemia e à paragem da economia, representava uma preocupação maioritária.

A mobilidade apresenta alguns sinais concretos de uma mudança em curso, nas políticas de transportes, na estratégia comercial de marcas e empresas, nas práticas diárias e nas opções dos cidadãos, com vista a uma melhor qualidade de vida.

4. EXEMPLOS PARA NOS MOBILIZAR RUMO À POLUIÇÃO ZERO

Há casos de crescimento de ciclovias, empresas a incorporar carrinhas comerciais elétricas na sua frota e autocarros gratuitos à beira-mar. Nestas cidades, o futuro começa a sentir-se e as iniciativas locais vão preparando o terreno: os cidadãos aderem, o ambiente agradece¹⁷. Em Portugal, cidades como Lisboa, Cascais, Torres Vedras, Aveiro e Faro já deram os primeiros passos na organização dos seus sistemas de transporte rumo à mobilidade sustentável.

Em **Lisboa** existe o passe navegante que permite a deslocação nos transportes públicos em toda a área metropolitana, por um valor mensal reduzido e passe gratuito para crianças até aos 12 anos. Existe ainda uma rede de ciclovias em crescimento, serviço partilhado de bicicletas e locais de estacionamento para bicicletas privadas.

Em **Cascais**, cidade onde se encontra o primeiro veículo autónomo elétrico de Portugal, é também pioneira numa aplicação (*MobiCascais*) que concentra todos os meios de mobilidade disponíveis numa única plataforma, simples e intuitiva. Este concelho também promoveu serviços de partilha de bicicletas (*biCas*) e de automóveis (*carsharing*), assim como disponibilização dos respetivos lugares de estacionamento e pontos de carregamento de veículos elétricos. É também o município onde os residentes dispõem de transporte público gratuito.

4. EXEMPLOS PARA NOS MOBILIZAR RUMO À POLUIÇÃO ZERO

O município de **Torres Vedras** desenvolve iniciativas de consciencialização da população sobre as pequenas distâncias que as separam dos serviços essenciais na cidade, como é o caso dos mapas visuais das distâncias e dos tempos médios de deslocação a pé entre locais de interesse na cidade. A par destas iniciativas também foi promovida a melhoria das condições dos corredores pedonais, assim como o sistema de partilha de bicicletas com locais de estacionamento também para as privadas.

Aveiro e **Faro** são mais dois exemplos de cidades que investiram no melhoramento das ciclovias e nos sistemas de partilha de bicicletas, *Ciclaveiro* e *Bikes na Prosa* respetivamente, a última com recompensa para os alunos que vão para a escola de bicicleta.

Em **Sevilha**, há algum tempo que as bicicletas passaram a rodar onde, dantes, os carros estacionavam. Em 2005, [havia 12 quilómetros de ciclovias \(não ligados\) pela cidade](#). Hoje, a rede pousa sobre Sevilha e liga-a de bicicleta nos 180 quilómetros disponíveis para ciclistas.

Podemos pedalar até **Dunquerque**, no Norte de França, e depois repousar as pernas cansadas nos autocarros gratuitos que tiram, desde 2019, os habitantes dos carros. Tornou-se desta forma numa das maiores cidades europeias com transporte público gratuito, [como explica o Guardian](#). São borlas todos os dias para mais de 200 mil habitantes, a provar que as iniciativas ambientalmente sustentáveis podem também estimular o turismo. Em França, existem ainda mais 15 cidades com transportes públicos gratuitos¹⁷.

4. EXEMPLOS PARA NOS MOBILIZAR RUMO À POLUIÇÃO ZERO

Propõe-se uma experiência diferente em **Copenhaga**. Na capital da Dinamarca, os recursos naturais representam poupança de dinheiro e de tempo. É que nas águas desta cidade há táxis a “pousar” de porto em porto, atendendo às necessidades da população – desde 2020, isto acontece de uma forma ambientalmente limpa. Os táxis marítimos atuais foram substituídos por outros movidos a eletricidade, [“totalmente neutra em dióxido de carbono, com emissões zero de óxidos de azoto e partículas”](#).

Mudança de continente: em **Buenos Aires**, na Argentina, onde se estima que sejam feitas mais de [seis milhões de viagens diárias de carro na cidade](#), há carrinhas comerciais verdes e vermelhas (veículos totalmente elétricos) no trânsito. Um dos objetivos do Plano de Mobilidade Limpa (apoiado pelo Ministério dos Transportes da Argentina) é reduzir as emissões de dióxido de carbono em 14%, nos transportes, até 2035.



4. EXEMPLOS PARA NOS MOBILIZAR RUMO À POLUIÇÃO ZERO

Outro cenário desta viagem contempla muitas bicicletas — e recompensas monetárias para quem pegar numa e pedalar para o trabalho. É algo que o Governo holandês fez acontecer: constituir um sistema através do qual se pague “[19 cêntimos por cada quilômetro percorrido de bicicleta](#)” àqueles que pedalem de casa para o local de trabalho. Em **Brabant**, uma região no mesmo país, há um projeto que dá prêmios ao quilômetro. Os *B-Riders*, para além de um nome *cool*, [têm-se mantido nas bicicletas mesmo depois de terem conquistado as recompensas prometidas](#).



4. EXEMPLOS PARA NOS MOBILIZAR RUMO À POLUIÇÃO ZERO

Outros bons exemplos, temos em [Pontevedra](#), a cidade espanhola sem carros; os [transportes públicos gratuitos de Tallin](#), na Estónia; as [boleias aos colegas de trabalho](#) que dão dinheiro e podem descongestionar as estradas em Dublin, na Irlanda; [novas regras para o trânsito em Madrid](#), que fazem reduzir a velocidade em certas zonas da cidade para 30 quilómetros por hora (noutras, dão prioridade aos pedestres); as [bicicletas de carga da Volkswagen](#) nas ciclovias de Amesterdão e Roterdão que demoram menos tempo a levar as encomendas a casa do que as convencionais carrinhas¹⁷.



5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 - [Mobilidade, muito mais que uma necessidade básica](#)
- 2 - [Transportes - AEA](#)
- 3 - [Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa - ENMA 2020-2030](#)
- 4 - [Mobilidade Sustentável – ENEA 2020](#)
- 5 - [EEA SIGNALS 2016 – Towards clean and smart mobility](#)
- 6 - [Transport and health - WHO](#)
- 7 - [Relatório de Estado do Ambiente - Transportes](#)
- 8 - [Políticas em matéria de transportes – AEA](#)
- 9- [Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro](#)
- 10 - [Planos de Mobilidade Urbana Sustentável devem ser obrigatórios defende a Zero](#)
- 11 - [Mobilidade 2030: Vencendo os desafios da sustentabilidade – BCSD Portugal](#)
- 12 - [Usar o próprio carro para evitar a COVID-19 é uma “ideia muito má”, adverte a Greenpeace](#)
- 13 - [Mobilidade: Depois da Pandemia, a Quem Pertence a Cidade?](#)
- 14 - [O Papel das Cidades na Transição para uma Mobilidade Zero-Emissões](#)
- 15 - [Mobilidade Urbana Europeia – Contexto da Política \(CE\)](#)
- 16 - [Mobilidade Sustentável nas Cidades: Como Monitorizar e Porquê?](#)
- 17 - [Mobilidade Sustentável: Cinco Exemplos lá fora para nos Movermos sem Poluir Tanto](#)