

“O Governo trabalha para aumentar o acesso à mobilidade”

JOÃO PEDRO MATOS FERNANDES,
MINISTRO DO AMBIENTE
E DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

As energias alternativas, e nomeadamente o Hidrogénio Verde, são prioridades para o Governo que, segundo o ministro do Ambiente e da Transição Energética, João Pedro Matos Fernandes, estão bem explícitas no âmbito da Estratégia Nacional para a descarbonização não só do transporte público, mas sobretudo do de mercadorias, sendo por isso, encaradas pelo executivo como soluções a implementar, sérias e de grande importância para o país.

TEXTO © JOSÉ COSTA

A aposta passa pelo apoio, cada vez mais, ao sector dos transportes, seja de passageiros seja de mercadorias. Isto mesmo referiu o ministro João Pedro Matos Fernandes em entrevista à EUROTRANSPORTE.

EUROTRANSPORTE - A mobilidade é a grande aposta ambiental do Governo até 2030, para reduzir as emissões carbónicas. Portugal está no bom caminho?

JOÃO PEDRO MATOS FERNANDES - Da mobilidade dependem todas as outras actividades humanas, sejam elas económicas ou não. Estamos a falar de um sector responsável por cerca de um quarto do total das emissões nacionais de dióxido de carbono. Para reduzirmos as emissões dispomos, essencialmente, de três estratégias: reduzir as necessidades de deslocação, utilizar formas mais sustentáveis de nos movermos ou adoptar veículos com tecnologias mais carbono-eficientes.

O primeiro grupo está essencialmente no domínio do ordenamento do território e das tecnologias digitais. Restam-nos os outros dois: a adopção das formas de deslocação mais sustentáveis, como o transporte público e a mobilidade activa (caminhada ou bicicleta) e o recurso a tecnologias com menores emissões, como a electrificação. As políticas do nosso Ministério focam-se nestes dois grupos de medidas.

E que investimentos se têm efectuado nestas áreas?

Temos investido fortemente quer na melhoria dos transportes públicos, quer na expansão das redes, quer na renovação de frotas recorrendo a veículos menos poluentes (incluindo eléctricos), ou ainda na redução dos tarifários de todo o país com os programas PART e PROTRANSP. Estes dois programas revelaram-se de extrema impor-

tância, porque fizeram com que o transporte público se tornasse, pela primeira vez, uma opção economicamente mais vantajosa. Estamos também a capacitar as Autoridades de Transportes para que estas possam melhor gerir e adequar os serviços de transporte às necessidades das suas populações e para assim tornar o transporte público a primeira escolha para ainda mais famílias.

E a mobilidade ciclável também é aposta?

Temos também investido na mobilidade ciclável, quer promovendo a criação de infraestruturas quer financiando a aquisição de bicicletas através do Fundo Ambiental. Lançámos e estamos a implementar a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ciclável, que tem como objectivo fazer com que 7,5% das deslocações no território nacional sejam feitas em bicicleta, valor que passa a 10% nas zonas urbanas.

No que diz respeito à mobilidade eléctrica, fomos pioneiros na criação de uma rede de carregamento de veículos eléctricos, que após um longo período de desinvestimento está agora em plena fase comercial e em franco desenvolvimento. Atribuímos incentivos fiscais significativos aos veículos eléctricos, bem como incentivos directos à sua aquisição, através do Fundo Ambiental, incentivos esses que em 2021 foram reforçados para os veículos ligeiros de mercadorias, porque a logística urbana é um sector, pela sua relevância, cuja electrificação importa acelerar.

Estamos certos de que as medidas que estamos a tomar vão na direcção certa dos objectivos a que nos propusemos e esperamos que, quando esta situação estabilizar, os dados venham a mostrar uma redução das emissões, desta vez motivadas pelas medidas estruturais que temos vindo e vamos continuar a introduzir no ecossistema da mobilidade.

O que está a ser feito para chegar a 2030 com um terço da mobilidade eléctrica no país?

O cenário traçado pelo roteiro para a neutralidade carbónica (RNC2050), que nos conduzirá à neutralidade carbónica em 2050, pioneiro compromisso assumido por Portugal, na COP 22, que decorreu em Novembro de 2016 em Marraqueixe, aponta para que, em 2030, 20% da energia consumida nos transportes seja renovável. Nessa data, cerca de um terço da mobilidade urbana de passageiros será satisfeita por veículos eléctricos.

O Governo tem trabalhado para aumentar o acesso à mobilidade, minimizando o respectivo impacto ambiental, através da descarbonização. Estamos assim a procurar mudar o paradigma energético da Mobilidade em todas as suas vertentes, desde os transportes públicos ao veículo próprio, passando pela mobilidade activa.

Mas para isso tem de existir mudanças!

Grandes mudanças requerem grandes esforços e investimentos planeados e concertados. Assim, o Plano Nacional de Investimentos para a década (PNI 2030) prevê investimentos em quatro áreas temáticas, sendo a dos Transportes e Mobilidade aquela que maior investimento aporta (21,6 mil M€). Afecto à Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos está previsto um investimento global de 5.825 M€, dos quais 4.819 M€ são investimento público.

Para a consolidação das Rede de Metro e para o Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Colectivos em Sítio Próprio serão 3.850 M€, dos quais 2.300 M€ na Área Metropolitana de Lisboa, 1.350 M€ na Área Metropolitana do Porto e 200 M€ em cidades de média dimensão. Tal possibilitará construir cerca de 37 km de rede de metro e cerca de 160 km em sistemas de transporte colectivo em sítio próprio, maioritariamente electrificado.

Integram ainda o plano de investimentos para a próxima década, na área da mobilidade, recursos para a descarbonização dos transportes públicos (590 M€ para o apoio à substituição de cerca de 2.000 autocarros por veículos zero emissões), para a promoção da mobilidade eléctrica de veículos ligeiros (360 M€, estimando-se mais 300 postos de carregamento ligados a MOBI.e), bem como investimentos privados para a descarbonização da logística urbana (estimados em 450 M€). →





Relativamente aos apoios para aquisição veículos eléctricos comerciais, o que é que o Governo tem para apresentar?

Anualmente, através do Fundo Ambiental, temos apoiado a aquisição de veículos eléctricos – não apenas de ligeiros de passageiros, mas também comerciais ligeiros e bicicletas eléctricas. Este ano serão 4 M€ de apoio directo. Além destes apoios, devo referir que existem ainda incentivos fiscais atribuídos aos Veículos Eléctricos, como sejam a tributação autónoma nula em sede de IRC, a dedução à matéria colectável dos custos com a electricidade consumida pelos veículos e do IVA associado, bem como isenção de ISV e IUC.

O mercado tem respondido aos estímulos do Estado. No ano de 2020, apesar da queda nas vendas dos veículos com motor de combustão interna ter atingido 40,6%, as vendas de veículos eléctricos (Bateria e Híbridos Plug In) registaram um crescimento de 55,3% (dados UVE).

Como se deve entender essa mudança?

Numa mudança deste tipo, entendemos que o Estado tem de dar o exemplo. Nesse sentido, temos criado diversos Programas que procuram substituir as frotas do Estado e de entidades públicas por veículos eléctricos, como sejam o Apoio à substituição de veículos de serviços urbanos ambientais (5,2 M€), ou o Programa de Apoio à Mobilidade Eléctrica na Administração Pública (PAMEAP)/ECO.mob (em vigor desde 2016, atingindo um valor acumulado de 28,4 M€, na subs-

tituição de mais de 800 veículos poluentes por veículos eléctricos e postos de carregamento associados).

Efectivamente, estamos conscientes do grande desafio que todos temos pela frente rumo à descarbonização dos transportes, mas estamos optimistas face à resposta que a sociedade tem dado.

As medidas de protecção de saúde pública emanadas pela Direcção-Geral da Saúde implicaram a determinação de imposições de limitação nos transportes públicos de passageiros. Estas medidas tiveram impactos directos na redução das receitas provenientes da venda de serviços de transporte. Que mecanismos foram ou serão desenvolvidos para promover a sustentabilidade das empresas?

Em Portugal, o sector da mobilidade é um pilar fundamental para o desenvolvimento económico e para a coesão social e territorial da sociedade. Este Governo, desde o início, definiu a promoção da Mobilidade Sustentável e a descarbonização do sector dos transportes como prioridades de intervenção. Por isso, tem sido desígnio deste Governo criar, em cada momento, as condições para que o transporte público opere com elevados níveis de fiabilidade e de segurança.

A grave e exigente situação com que Portugal se depara, por força da pandemia Covid-19, obrigou o Governo a tomar medidas excepcionais, garantindo, por um lado, a manutenção de serviços con-

siderados como essenciais para o funcionamento da sociedade e da economia, e por outro lado, a segurança dos trabalhadores que os tinham de assegurar e das pessoas que a eles tinham de recorrer.

Em resumo, não deve ter havido sector de actividade económica em Portugal a quem tenham sido destinados tantos apoios, não reembolsáveis, como o sector dos transportes.

Disse recentemente que o futuro da mobilidade «é mesmo colectivo», no entanto, o transporte individual continua a ser predominante nos padrões de mobilidade urbana. Que medidas devem ser tomadas para sensibilizar as pessoas a realizarem uma transferência modal para os transportes colectivos ou modos suaves?

É um facto que o automóvel continua a ser o modo predominante de deslocação. Nos censos de 2011, 63% das deslocações pendulares no Continente eram efectuadas em automóvel e os inquéritos à mobilidade realizados nas áreas metropolitanas pelo INE, em 2017, revelam que o peso do automóvel no total de deslocações diárias era, respetivamente, 59% na AML e 68% na AMP.

Por este motivo é crucial promover uma alteração dos padrões de mobilidade actuais, em prol do transporte colectivo que tem muito menos impactos ambientais, contribuindo não só para a descarbonização, como também para a requalificação dos espaços urbanos e para qualidade de vida dos cidadãos.

É o que é que o Governo pretende fazer relativamente a esta matéria?

Temos em curso, importantes investimentos na expansão e modernização dos Metros de Lisboa e Porto, bem como na renovação da frota da Transtejo. Através do POSEUR, foi dado um forte apoio à renovação das frotas de transporte público apoiando a aquisição de 709 autocarros limpos: 556 a gás natural e 153 eléctricos:

No PNI 2030 estão previstos quase 5 mil milhões de euros de investimento público para a Mobilidade Sustentável e Transportes Públicos, grande parte dos quais afectos ao desenvolvimento do transporte público colectivo.

Temos apoiado, através do Fundo para o Serviço Público de Transportes, a capacitação das autoridades de transportes, por forma a garantir um melhor planeamento, organização e gestão das redes de transportes públicos.

Não há, pois, dúvidas que o futuro da mobilidade "é mesmo colectivo" e assim terá que ser para assegurarmos um futuro mais próspero, descarbonizado e com melhor qualidade de vida.

Reconhecendo que mais eficiência e reforço dos sistemas de transporte público, mobilidade activa e suave, maior eficiência, associada à mo-

bilidade partilhada e aos veículos autónomos, electrificação, biocombustíveis e hidrogénio são os principais drivers de descarbonização do sector dos transportes, que medidas estão a ser tomadas para promover a utilização dos biocombustíveis, ou de outros combustíveis renováveis no sector dos transportes?

A estratégia nacional tem passado pela incorporação dos biocombustíveis nos combustíveis convencionais, dentro dos limites das suas especificações técnicas e aproveitando as infraestruturas já existentes para esses combustíveis convencionais. Para a próxima década, a estratégia do Governo passará, por um lado, pela promoção da instalação de pontos de abastecimento de combustíveis líquidos e gasosos 100% renováveis particularmente em frotas de transportes públicos e de serviço municipal e, por outro, pela promoção da incorporação de biocombustíveis, em particular dos biocombustíveis avançados, nos combustíveis fósseis, através da atribuição de isenção de ISP (já prevista no OE 2021 para os biocombustíveis avançados), a manutenção do benefício da dupla contagem para os biocombustíveis avançados e o estabelecimento de metas anuais vinculativas crescentes de incorporação dos biocombustíveis.

O Hidrogénio Verde é uma das grandes apostas do Governo?

No âmbito da Estratégia Nacional para o Hidrogénio definiram-se as configurações consideradas como prioritárias na cadeia de valor do hidrogénio, assim como as que apresentam maior potencial de aplicabilidade em Portugal, desde a produção até ao consumo final.

No que respeita ao sector dos Transportes, e sendo este o que mais energia consome em Portugal (cerca de 36% do consumo de energia final) e um dos sectores com maior peso nas emissões (de 26% das emissões totais), é importante dispor de estratégias que possibilitem várias alternativas para a descarbonização, e o hidrogénio é uma dessas alternativas que se complementa com a estratégia de electrificação.

Em complemento com a electricidade e os biocombustíveis avançados, o hidrogénio e os combustíveis sintéticos produzidos a partir de hidrogénio, serão uma solução para alcançar a descarbonização em concreto no transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias, incluindo logística urbana, transporte rodoviário e ferroviário de passageiros, sector marítimo de mercadorias e passageiros e aviação. ■

www.group.sener

SENER em Portugal,
30 anos presente nos projetos mais emblemáticos



Liderando a inovação em Infraestruturas e Transporte

Criamos soluções inovadoras a nível de Infraestruturas e Transporte. Através da diferenciação tecnológica, desenvolvemos à escala mundial projetos integrados de transporte urbano e ferroviário, estradas, aeroportos, portos, arquitetura, bem como água e meio ambiente.

Com a força de um Grupo Líder, na SENER continuamos a olhar para o futuro.



A maneira de ver o futuro