



AGIR CONTRA AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS --- UMA ACÇÃO METROPOLITANA ---

As cidades não podem ficar alheadas do problema das alterações climáticas. É nas cidades que se gera a maior parte das emissões de gases de efeito de estufa. É nas cidades que se consome a maior parte da energia. Também nas cidades, a par da concentração de problemas e disfunções ambientais, reside muita da capacidade de resposta a este problema global. Cabe-nos dar corpo a essa resposta.

A Campo Aberto - Associação para a Defesa do Ambiente - pensa que a Área Metropolitana do Porto deve encetar um esforço conjugado, integrado e coerente para combater as suas emissões poluentes, e nessa tarefa cabe um papel importante a cada um dos cidadãos.

Algumas entidades devem assumir a liderança deste esforço de criatividade e acção: A Junta Metropolitana do Porto, dando prioridade política ao problema e articulando soluções intermunicipais, elaborando um Plano específico, faseado e com metas exequíveis; as Autarquias em cada um dos municípios, adaptando e concretizando no seu contexto particular uma visão mais ampla e regional; as empresas, dinamizando programas de eficiência e de boas práticas ambientais; os sindicatos e organizações sociais e profissionais, sensibilizando os seus membros e integrando este problema nas suas preocupações; as instituições de carácter científico, e a Universidade, cooperando na procura de soluções avançadas e sustentáveis que possam ser aplicadas concretamente.

Nesse sentido, pensamos que se justificaria a realização de um estudo abrangente, visando determinar e avaliar as consequências possíveis das alterações climáticas no território da AMP, segundo os cenários cientificamente estabelecidos e nos diversos sectores, para as próximas décadas. Dotar as autoridades e a sociedade desse instrumento poderia contribuir para a tomada de medidas, não apenas de combate às causas, mas de minimização e atenuação dos problemas diversificados que é preciso prever e prevenir desde já; o inventário exaustivo das emissões poluentes e da sua evolução no tempo afigura-se também vital.

As autarquias e a JMP deverão apostar na cooperação internacional e no intercâmbio de experiências com cidades e regiões metropolitanas em outros países, concretamente europeus e norte-americanos, sem excluir outros espaços geopolíticos.

Não se trata de propor, nesta fase da Iniciativa cívica que a Campo Aberto procura impulsionar, um elenco de medidas definitivas, que configurem um programa metropolitano eficaz. Esta é a nossa contribuição para um grande e produtivo debate na sociedade e nas instituições (não apenas as que acima referimos) de modo a que desde o início se ganhe uma perspectiva de realização e de acção, que não se limite a uma infundável discussão de cariz técnico ou teórico.

Ficam, por isso, neste documento algumas acções que podem e devem balizar o debate — sugestões que aproveitam, de facto, muito do que se vai fazendo nas cidades e metrópoles da Europa e no mundo inteiro. Sabemos que algumas destas ideias tiveram já, pelo menos parcialmente, algum nível de implementação, mesmo faltando o que para nós é essencial — uma visão interdisciplinar e afirmativa do combate, na Área Metropolitana do Porto, ao que será, sem dúvida, o mais preocupante sinal de uma crise ecológica planetária.

Torna-se decisivo unir vontades e consciências, mobilizar a inteligência e vencer a resignação e o comodismo. Para tal, a Campo Aberto apresenta esta Iniciativa e estas ideias.

ENERGIA

- Criação de Agências Municipais de Energia nos municípios que ainda não dispõem de uma estrutura deste tipo. Estas agências serão responsáveis por delinear políticas que conduzam a uma redução dos consumos de energia e à difusão das energias renováveis.
- Justifica-se a criação de uma Agência Metropolitana de Energia, ou pelo menos uma estrutura de coordenação;
- Os edifícios públicos e de habitação social deverão ser um exemplo para a população. Nesse sentido, deve-se promover a instalação de colectores solares e de equipamentos de micro-geração (como painéis solares fotovoltaicos, micro-eólicas ou centrais de micro-co-geração alimentadas por biomassa). Deverão também ser realizadas auditorias energéticas, de forma a eliminar focos de desperdício, investindo-se concomitantemente na formação ambiental dos funcionários municipais. No mesmo sentido, deve-se apostar na certificação energética dos edifícios, investindo sempre que seja rentável em obras de reabilitação que melhorem o seu conforto térmico (nomeadamente melhorando o isolamento ou criando telhados verdes). Numa primeira fase, será uma boa política substituir todas as lâmpadas incandescentes por lâmpadas de baixo consumo, instalar painéis solares térmicos nos equipamentos desportivos e nas habitações sociais e implementar programas de poupança energética nos edifícios municipais.
- Implementação de programas de compras públicas ecológicas nos órgãos autárquicos e nas empresas municipais. Nos escritórios, nomeadamente, deve-se privilegiar a aquisição de papel reciclado e de equipamento electrónico com reduzido consumo energético (electrodomésticos de Classe A ou equipamentos “energy star”). Nas cantinas municipais e em todos os edifícios onde se servem refeições, como infantários e ATL’s, deve-se confeccionar as refeições com produtos locais, de preferência de produção biológica.
- Investimento na educação ambiental da população, em colaboração com ONGA’s, escolas, empresas e colectivos como associações de moradores ou clubes recreativos. Nesse sentido, é necessário investir na formação de técnicos qualificados que sejam capazes de aconselhar os munícipes e as empresas na tomada de decisões que afectem o seu consumo energético.
- Implementação de medidas para redução da pegada ecológica dos órgãos autárquicos e das empresas municipais. Deve-se promover uma cultura de poupança de recursos e de redução e reciclagem dos resíduos, o que trará inclusive ganhos económicos de importância não desprezável.

ENERGIA

- Melhoria da eficiência energética da iluminação pública, nomeadamente substituindo as lâmpadas de mercúrio por lâmpadas de vapor de sódio a alta pressão e as lâmpadas tradicionais dos semáforos por sistemas de díodos (LED). No mesmo sentido, deve-se evitar a dispersão de luz, colocando luminárias e armaduras que conduzam a luz para onde é realmente necessária, instalando controladores temporais ou de fluxo ou controlando a tensão eléctrica. Adequar o horário da iluminação pública às necessidades reais. Assim se combaterá também o fenómeno da chamada «poluição luminosa».

- Implementação de medidas para redução da pegada ecológica dos órgãos autárquicos e das empresas municipais. Deve-se promover uma cultura de poupança de recursos e de redução e reciclagem dos resíduos, o que trará inclusive ganhos económicos de importância não desprezável.

- Melhoria da eficiência energética da iluminação pública, nomeadamente substituindo as lâmpadas de mercúrio por lâmpadas de vapor de sódio a alta pressão e as lâmpadas tradicionais dos semáforos por sistemas de díodos (LED). No mesmo sentido, deve-se evitar a dispersão de luz, colocando luminárias e armaduras que conduzam a luz para onde é realmente necessária, instalando controladores temporais ou de fluxo ou controlando a tensão eléctrica. Adequar o horário da iluminação pública às necessidades reais. Assim se combaterá também o fenómeno da chamada «poluição luminosa».

- Regulamentação da nova construção e da reabilitação urbana no sentido de ser realizada segundo os princípios da construção sustentável. A aplicação de princípios de arquitectura bioclimática, aproveitando a energia solar passiva e melhorando os isolamentos térmicos dos edifícios, permite ganhos consideráveis a nível de eficiência energética. Os Planos de Pormenor e os Planos de Urbanização deverão também integrar metas para o consumo final de energia proveniente de fontes renováveis, obrigando à instalação de sistemas de micro-geração. A actividade de construção deverá ainda ser fiscalizada no sentido de promover a reciclagem e reutilização de materiais de construção.

- Campanhas de informação e medidas de incentivo tendo como meta a generalização do uso pelos particulares da energia solar térmica em habitações e empresas.

- Regras de eficiência e boas práticas ambientais nas empresas e nos parques empresariais da AMP. Essas regras devem ser condição essencial para quaisquer apoios públicos a investimentos;

- Incentivo ao investimento em investigação nas áreas da eficiência energética e das energias renováveis, aproveitando o que já está a ser feito em instituições universitárias e outras. Deve ser objectivo central tornar a Área Metropolitana um pólo nesta matéria.

TRANSPORTES

- Criação de uma Autoridade Metropolitana da Transportes, responsável por promover os necessários melhoramentos na rede de transportes públicos no que toca à cobertura regional e à qualidade do serviço. A concepção de alterações nesta rede deve ser realizada de forma participada, promovendo o diálogo com representantes dos cidadãos, nomeadamente movimentos de utentes dos transportes públicos e associações de moradores. A bilhética também deve ser repensada, promovendo-se uma cada vez maior intermodalidade e criando um sistema de zonamento menos complexo que o actual (em coroa).
- Recuperação de formas de transporte não poluente abandonadas em nome de uma errada noção de progresso, como o eléctrico (tradicional ou moderno) ou o troleicarro e incorporação de veículos menos poluentes nas frotas de transportes colectivos. Neste último ponto, será relevante a alteração das regras de concessão de serviços de transporte colectivos a privados de forma que tenham que cumprir critérios ambientais semelhantes aos que têm vindo a ser adoptados pela STCP, nomeadamente substituindo veículos muito antigos e investindo na aquisição de veículos menos poluentes, como os movidos a gás natural ou a células de combustível.
- Redução das emissões provocadas pelos veículos ao serviço dos órgãos autárquicos ou das empresas municipais através da implementação de um programa de compras públicas ecológicas que privilegie a aquisição de veículos com emissões zero (aproveitando a instalação de uma unidade de fabrico de carros eléctricos na Maia) ou de emissões reduzidas (como é o caso dos híbridos). Tal como no caso da energia, o exemplo positivo deve vir das autarquias pelo que será uma medida positiva incentivar a utilização de transportes colectivos pouco poluentes nas viagens quotidianas e nas visitas oficiais dos autarcas, publicando-se regularmente o número de km realizados em função do modo de transporte. Da mesma forma, as autarquias devem incentivar a redução das deslocações por automóvel privado dos funcionários municipais, nomeadamente pela criação de sistemas de “car-pooling” ou oferecendo bónus salariais a quem não ocupa 15 m2 de estacionamento no local de trabalho.
- Incentivo à partilha do automóvel, nomeadamente estabelecendo sistemas de portagens nas estradas que discriminem negativamente quem se faz transportar sozinho no automóvel ou criando faixas especiais nas vias com mais de duas faixas para veículos ocupados com mais de duas pessoas.
- Criação de redes de “car-sharing”, serviços de partilha de viaturas que permitam aos cidadãos alugar em pouco tempo um carro para uma deslocação ocasional, pagando a devida importância, estando as viaturas dispersas pela cidade de forma a garantir uma boa cobertura territorial. Esta é uma medida especialmente relevante para desincentivar a aquisição de automóveis

TRANSPORTES

- Restrição da circulação automóvel, pedonalizando ruas, alargando passeios e introduzindo alterações no desenho das ruas e dos sentidos de trânsito que levem a uma redução da velocidade de circulação média em todas as artérias da cidade em que tal se justifique devido a elevados níveis de poluição atmosférica e/ou de sinistralidade rodoviária. Globalmente, deve-se criar condições para que a velocidade média de circulação dos automóveis diminua, em favor do aumento da fluidez do trânsito de modos de transporte colectivo. Nos centros históricos das cidades estas práticas deverão ter uma maior proeminência, sendo adequado estudar a adopção de medidas que levem a uma redução ou supressão do trânsito automóvel como a introdução de portagens urbanas (segundo o exemplo positivo dado por Londres) ou a restrição de certas zonas a não-moradores (à semelhança do que se fez no Bairro Alto, em Lisboa). As zonas pedonalizadas ou restritas à circulação automóvel deverão ser servidas por carreiras de eléctrico de curta distância, articuladas com a rede de transportes públicos.
- Regulação das cargas e descargas, de forma que se processem fora das horas de maior circulação automóvel e em locais que não afectem o tráfego automóvel.
- Restrição do estacionamento automóvel dentro dos centros das cidades e imposição de limites máximos de estacionamento em toda a área urbana. A expansão do estacionamento subterrâneo nas zonas centrais apenas poderá ser justificável caso se destine a moradores. Quanto ao estacionamento de superfície deve-se reforçar a sua fiscalização, de forma a retirar das ruas os carros estacionados incorrectamente que prejudicam a circulação dos peões, dos ciclistas e dos utentes de transportes públicos (sobretudo no caso do eléctrico).
- Promoção de formas de deslocação não poluentes, como o ciclismo ou o andar a pé, criando redes de ciclovias e de ruas pedonais ou com passeios alargados. No mesmo sentido deve-se incentivar a interligação entre estes modos de deslocação e os transportes públicos, nomeadamente permitindo o transporte de bicicletas nos autocarros, no metro e nos comboios e criando parques de estacionamento de bicicletas nas estações de metro e de comboio.
- Aumento da velocidade de circulação dos autocarros, criando redes de faixas “Bus” em todas as ruas com mais de duas faixas de circulação que façam parte dos itinerários dos autocarros, sempre que a sua frequência de passagem o justifique.

ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E GESTÃO DE ÁREAS VERDES

- Incentivo ao repovoamento do centro histórico e do Porto e de Gaia, invertendo a tendência de periurbanização descontrolada (urbanização em “mancha de óleo”, precursora das chamadas “cidades-donut”). Em toda a AMP se deve promover uma política de ordenamento do território que privilegie a criação de cidades mais compactas, situando as residências em zonas multifuncionais, de forma que as deslocações quotidianas se possam fazer preferencialmente a pé ou de bicicleta ou, no caso de deslocações mais longas, de transporte público. Neste domínio, deve-se dar prioridade à reabilitação urbana sobre a nova construção e à criação de zonas de prioridade pedonável sobre a expansão da rede rodoviária.
- Apoio ao comércio de proximidade e restrição da expansão das grandes superfícies comerciais.
- Imposição de limites à impermeabilização dos solos, permitindo que o solo possa cumprir a sua função ecológica.
- Expansão da área verde, tendo como meta alcançar a média europeia para a percentagem de espaço urbano ocupado por zonas verdes, e requalificação dos jardins degradados, medidas relevantes para a adaptação em relação às alterações do clima que sabemos serem inevitáveis. Devem ser alvo de atenção prioritária os grandes espaços verdes periurbanos (como a Serra de Santa Justa, Pias e Castiçal, onde deve surgir um grande parque natural metropolitano), assim como os parques urbanos de maior dimensão. Os rios e ribeiros e suas margens devem ser objecto de cuidados redobrados. Uma verdadeira Estrutura Ecológica Metropolitana, a criar, será o eixo central de uma política de ordenamento e preservação, contribuindo para formar e manter «sumidouros de carbono».
- Neste domínio será ainda relevante a plantação de árvores nas ruas, aproveitando os passeios largos ou alargando os passeios ainda estreitos.
- Está em causa uma mudança de mentalidade e de prática — trocando a mineralização pela vegetalização, com implicações no urbanismo e no planeamento.

ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E GESTÃO DE ÁREAS VERDES

- Revitalização da agricultura urbana e criação ou recuperação de mercados de produtores locais, de forma a reduzir os percursos de transporte de produtos alimentares. As autarquias podem intervir neste domínio de variadas formas, quer pela delimitação de zonas agrícolas no ordenamento do território, quer pelo apoio logístico à criação de hortas comunitárias ou de campos agrícolas destinados à produção para venda, quer ainda pela formação técnica dos agricultores. Deve ser privilegiado o apoio à agricultura biológica, pelo facto de não ter um impacto negativo no meio ambiente.
- O problema dos fogos florestais deve merecer particular atenção. Torna-se imperioso implementar Planos de Ordenamento Florestal, programas de reflorestação com espécies autóctones e medidas preventivas aplicadas no terreno: vigilância, patrulhamento nocturno, eliminação de lixeiras, proibição de queimadas, combate à construção desordenada em áreas de vocação florestal.

Porto, Novembro de 2007



Associação de Defesa do Ambiente Apartado 5052 | 4018-001 | Porto
contacto@campoaberto.pt | www.campoaberto.pt

Bernardino Guimarães – 919941582