



Filipe de Sousa Martins
Iniciativa Liberal
de Odivelas

23.12.2022

Odivelas e a ausência de estratégia para a mobilidade e descarbonização

O Acordo de Paris entrou em vigor a 4 de novembro de 2016, uma vez cumprida a condição de ratificação por, pelo menos, 55 países, que representavam no mínimo 55% das emissões mundiais de gases com efeito de estufa (GEE).

Todos os Estados-Membros da União Europeia assinaram e ratificaram este Acordo e estão fortemente empenhados na sua aplicação, tendo assumido o objetivo de ser a primeira economia e sociedade com impacto neutro no clima até 2050.

A UE apresentou a sua estratégia de redução a longo prazo das emissões e os seus planos atualizados em matéria de clima no final de 2020, comprometendo-se a reduzir as emissões da UE em, pelo menos, 55 % até 2030 e em atingir a neutralidade carbónica até 2050, em comparação com os níveis de 1990.

Para cumprir os objetivos do Acordo de Paris, Portugal tem de reduzir as emissões em mais de 85%, face a 2005, e ter uma capacidade de sequestro de carbono de 13 milhões de toneladas, conforme identificado no Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC 2050).

Sendo o setor dos transportes essencial para o desenvolvimento económico e coesão social e um dos principais emissores de GEE (24% do total nacional – 2015), as metas definidas são ainda mais ambiciosas, impondo, até 2050, uma redução das emissões de 98%, em relação a 2005, e a incorporação entre 94% e 96% de energias renováveis nos seus consumos.

De acordo com os estudos de mobilidade urbana na Área Metropolitana de Lisboa (AML) realizado pelo INE em 2017, existiam cerca de 5,4 milhões de deslocações por dia na AML, sendo o automóvel o modo de transporte mais utilizado, responsável por 58,9%

das deslocações, enquanto os transportes públicos asseguravam apenas 15,8% das deslocações efetuadas.

É notória a elevada dependência do transporte individual para as deslocações, em particular as pendulares, facto que tem a si associado um elevado impacte negativo ao nível das emissões de GEE, que se agravam em situações de congestionamento, com maiores danos na qualidade do ar e na segurança rodoviária.

A mitigação destes impactos passará pela modernização e melhoria dos sistemas de transporte coletivo, tornando-os mais atrativos e competitivos face à alternativa automóvel.

Odivelas é um dos grandes contribuintes para os dados estatística acima referidos. Com a sua excessiva densidade populacional e como concelho dormitório, sem atividade económica atualmente instalada nem perspetivas dinâmicas de futuro que possam contrariar este contexto, que permitam a retenção laboral de trabalhadores, leva a que estes se desloquem para concelhos vizinhos, para as mais diversas atividades, que contribuem para os vários pontos de estrangulamento automóvel que diariamente têm origem no concelho,

São ambiciosas as metas a atingir até 2050! Esta é uma responsabilidade de todos e cada concelho é um micro sistema que faz parte de um todo e que deve também assumir estratégias para atingir este desafio.

Mas esta estratégia não está definida. São apresentadas medidas avulsas pelos responsáveis municipais, muitas com metodologias erradas, como é o caso da recente implementação da separação dos bio resíduos, definida e aprovada sem qualquer articulação com a população ou com os agentes económicos.

Nessa estratégia municipal, em que o setor da mobilidade é peça chave, é fundamental promover a utilização do transporte público e a sua descarbonização e transição energética, levando a que este setor alcance uma redução de 40% das suas emissões, em relação a 2005, e incorpore uma quota de 20% de energia renovável no consumo final de energia, contribuindo de forma significativa para a redução dos consumos de energia.

Para tal, importa promover a realização de investimentos que contribuam para a promoção do transporte público e para a sua competitividade face ao transporte

individual., em que Odivelas, mesmo sendo um concelho satélite, poderia ser um exemplo nacional neste domínio. A estratégia definida deveria consubstanciar, pelo menos, algumas das seguintes medidas:

1. Sendo o Concelho servido por 3 estações de metro, este meio de transporte deveria ser a principal âncora de investimentos futuros neste domínio, cujos objetivos passam por:
 1. Garantir que a estação de Metro do Senhor Roubado seja um verdadeiro hub de intermodalidade, com uma boa articulação com as carreiras da Carris Metropolitana e uma forte oferta de estacionamento em silo. Para tal, é necessário garantir melhores acessos às vias de alto débito (IC17/A8 e o IC22), o desnivelamento da rotunda para melhores acessos à freguesia da Póvoa de Santo Adrião e zona este e a oeste da cidade de Odivelas (segundo dados de 2013 da CML /TIS, entram diariamente no concelho de Lisboa, por via da A8, 28.050 viaturas);
 2. Abandonar o tão pouco útil projeto da linha de metro ligeiro de superfície, denominada de linha violeta (com custos já na ordem dos 400 milhões de euros), falsamente designada como prolongamento da rede de Metro, e em sua substituição realizarem-se investimentos na expansão da linha amarela, conforme previsto anteriormente, através da linha em Y, com bifurcação para Loures e Bons Dias e futuramente daí para Pedernais e Famões até cruzar com a linha azul no concelho da Amadora.
 3. Não sendo possível reverter a antiga linha amarela que vai passar a ter como destino Telheiras e vai ser substituída pela linha circular verde, garantir a ligação a Sete Rios, permitindo um acesso mais direto à zona oeste de Lisboa, nomeadamente à estação intermodal de autocarros de longa distância (Expressos) e ao comboio da Ponte 25 de Abril.
2. Criação de um canal para autocarros articulados e movidos a hidrogénio em sistema BRT (Bus Rapid Transit), que garanta um percurso entre Loures e a estação de Metro da Pontinha, com passagem pelas zonas baixas e mais planas do concelho de Odivelas e intermodalidade na Estação do Senhor Roubado.

3. Implementação de uma rede de ciclovias em percursos que permitam adotar este meio de locomoção.
4. Promover a cooperação entre os municípios do arco norte ao concelho Lisboa, para que venha a ser projetada e construída uma linha férrea, denominada de cintura externa, que permita fazer a ligação da Linha do Norte, no concelho de Vila Franca de Xira, e a Linha de Cascais, cruzando Oeiras, criando interfaces com as linhas do Oeste e Sintra, e assegure uma linha férrea em círculo ao integrar a atual Linha de Cintura Interna.

A ambição tendo em vista a descarbonização nunca é excessiva, pois só assim se garante a sustentabilidade do planeta e a qualidade de vida das gerações vindouras. Se este objetivo é um desígnio comum, está também nas mãos dos municípios a assunção de estratégias que possam mitigar os impactos e também contribuir para o bem comum.

Infelizmente, para o Município de Odivelas, nesta e em quase todas as áreas, estratégia é uma palavra abstrata. Para os socialistas é preferível navegar à vista, com promessas e atos de ilusionismo que tragam votos e que garantam maiorias que continuam a destruir o concelho, do que planificar e definir políticas sustentáveis de mobilidade para os odivelenses.