

## ESTRATÉGIA EUROPEIA PARA A MOBILIDADE: DE “SUSTENTÁVEL” PARA “BAIXAS EMISSÕES”

UE;ESTRATÉGIA;MOBILIDADE;TRANSPORTES;DESCARBONIZAÇÃO

No âmbito da estratégia de aceleração do processo de transição para uma economia de baixo carbono, a Comissão Europeia (COM) apresentou um pacote de medidas integradas na construção de uma União para a Energia e das metas assumidas em 2014 no sentido de uma redução mínima de 40% nas emissões de GEE em 2040 (face aos níveis de 1990) em todos os setores de atividade.

Neste documento, “*Driving Europe's transition to a low-carbon economy*”, as propostas apresentadas incidem nos setores dos **Transportes, Edifícios, Agricultura, Resíduos, Uso do solo e Silvicultura**, no horizonte **2021-2030**.

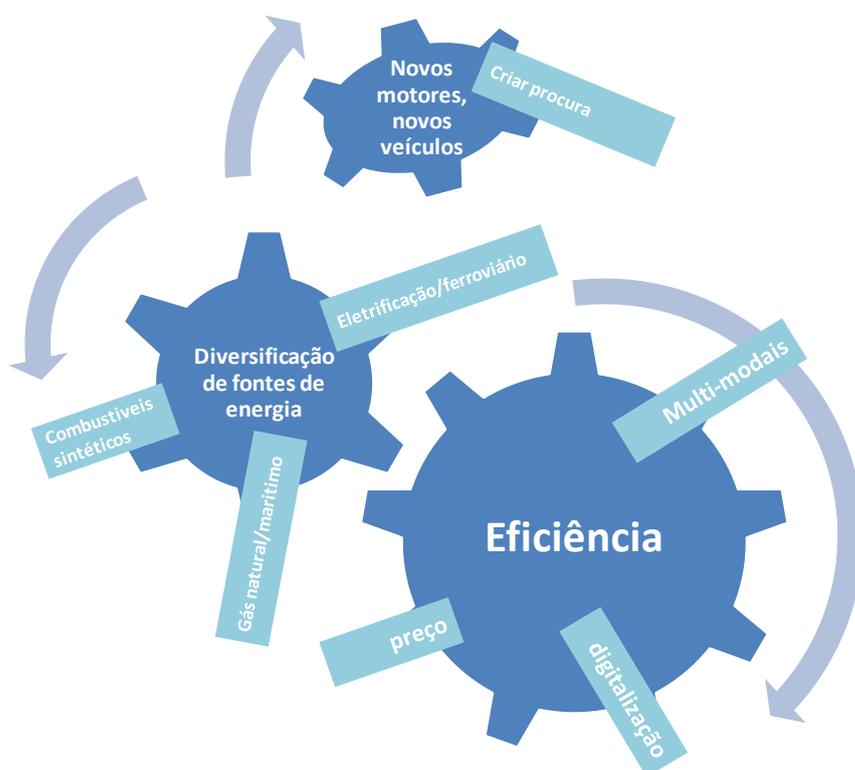
No caso dos transportes, a comunicação da COM sublinha o conceito de “mobilidade de baixas emissões”, enfatizando, por isso, a eficiência, em detrimento de outras mudanças de natureza estrutural, associadas ao conceito de “sustentável”

### EFICIÊNCIA, DIVERSIFICAÇÃO DE FONTES DE ENERGIA E INOVAÇÕES INCREMENTAIS

#### → Três pilares transformadores?

O setor dos Transportes é responsável por um quarto das emissões europeias de GEE e a principal causa da poluição do ar, pelo que a transição para uma mobilidade sustentável é crucial em várias frentes; para contribuir para os objetivos climáticos, melhor a qualidade de vida das populações, sobretudo nas cidades, influenciar saltos competitivos na indústria e na criação de emprego.

Assim, a [European Strategy for a Low-Emission Mobility](#) centra-se em três pilares:



### i) **Otimização e aumento da eficiência do sistema de transporte;**

Trata-se, em primeiro lugar, de uma resposta à dinâmica da procura, implicando o recurso a **soluções digitais de mobilidade**, catalisadoras de proximidade, segurança, integração e valor acrescentado, mas carecendo de alterações nos conceitos de todos os modos de transporte. A utilização de novas soluções tecnológicas pressupõe **preços justos e eficientes**, que atendem às distâncias efetivas com base nos quilómetros realizados, na lógica do princípio do poluidor-pagador; e **sistemas multi-modais**, com ênfase nas potencialidades do transporte ferroviário em termos de contributo para a redução de emissões.

### 2) Maior utilização de **fontes de energias alternativas**

A transição de paradigma energético num contexto de resiliência climática pressupõe uma diminuição da dependência das importações do petróleo. Ora, a satisfação das necessidades do setor dos transportes na União Europeia depende em 94% do petróleo. A aceleração da **penetração de uma nova geração de biocombustíveis** será, por isso, determinante na próxima década. Mas permanecem várias incógnitas, quer do ponto de vista legislativo, quer de eficácia

Esta mais recente comunicação da COM refere a possibilidade de impor aos fornecedores de combustíveis a aplicação de quotas para energias alternativas como os biocombustíveis avançados ou sintéticos, na medida em que já está sinalizada a **limitação de uso de biocombustíveis de primeira geração** (baseados em matérias-primas alimentares) para o setor dos transportes, até pela eliminação de quaisquer apoios públicos a partir de 2020.

Um segundo fator de incerteza prende-se com a **heterogeneidade (e diversidade) de tecnologias de baixo carbono consoante o modo de transporte** – o transporte rodoviário de passageiros é o que dispõe de maior variedade de soluções, seguindo-se o ferroviário com todo o potencial associado à geração de eletricidade a partir de fontes renováveis. Num prazo mais dilatado, os combustíveis sintéticos serão fundamentais para a descarbonização do setor da aviação e o gás natural terá um papel proeminente no transporte marítimo e transversal aos outros modos assim que ganhem substância as tecnologias assentes no metano.

As infraestruturas são a “argamassa” para este segundo pilar e será necessário agilizar instrumentos financeiros, nomeadamente os existentes, para que seja possível multiplicar as centrais e pontos de carregamento de baterias no contexto da mobilidade elétrica.

3) se o primeiro pilar (eficiência) se prende com a dinâmica da procura de energia e o segundo com a diversificação das fontes, o terceiro pilar é **transformador** da estrutura, ou seja, do **tipo de motorização**, concretizando a mudança dos motores de combustão para os elétricos, de emissão zero.

Depois das fraudes identificadas no setor automóvel relativamente à medição de emissões, a COM pretende alterar o modelo de medição e verificação das emissões dos veículos e concluir uma nova diretiva para os “veículos limpos” de forma a dinamizar com eficácia a procura, que se mantém reduzida.

Até 28 outubro, a COM receberá contributos para a revisão dos padrões de desempenho dos veículos ligeiros (<https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/LDV-post-2020-consultation>) e pesados ([http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.htm))