

Boletim Informativo

GT PPar

Notícias sobre Qualidade do Ar, em particular Aplicação de Políticas e Medidas para a Melhoria da Qualidade do Ar na Europa

EDIÇÃO 1

CICDR/LNT

FACULDADE DE
CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA



GT PPar,

CCDR-LVT

e:
DCEA - FCT/UNL

Sexta-feira, 1 de Fevereiro de 2008

Edição Electrónica e Papel (se for mandado imprimir em papel reciclado)

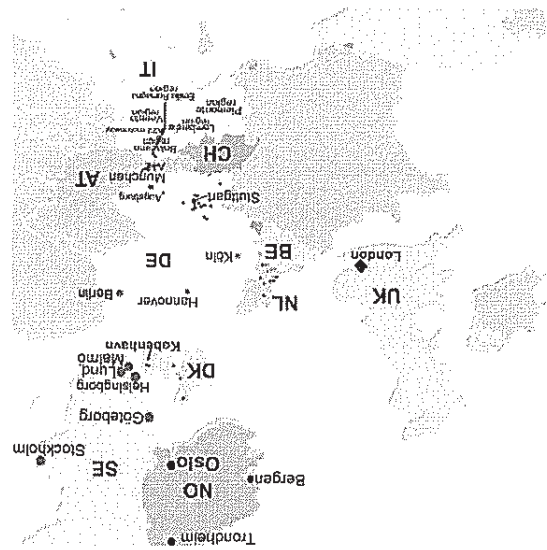
Introdução

Estado decorridos alguns meses desde a constituição do Grupo de Trabalho para a Melhoria da Qualidade do Ar na Região de Lisboa e Vale do Tejo (doravante designado GT PPar) é chegada a altura de contextualizar a aplicação das Políticas e Medidas (P&M) noutros países da União Europeia. Percepcionar-se-á que uns Estados-Membros estão a ser mais ambiciosos, outros mais comedidos, mas não há excepções à lógica de todos estarem a implementar mudanças no que é a vida quotidiana das suas principais cidades, em especial para as cidades europeias com problemas de partículas inaláveis e de óxidos de azoto similares aos existentes nas cidades portuguesas... Este ponto de situação que se procura aqui fazer, com base em notícias que têm sido publicadas na imprensa local ou, no caso mais detalhado dos exemplos de Londres, tendo por base os sites oficiais locais.

As Zonas de Emissões Reduzidas (ZER) já são uma realidade em diversas cidades europeias

As ZER estão a ganhar contornos de medida frequente no contexto europeu (ver mapa

abaixo), estando a sua aplicação a estender-se do norte da Europa, em particular de cidades como Estocolmo ou Londres para o centro da Europa e países mediterrânicos, como são, respectivamente, os exemplos de grandes cidades como Berlim, Milão ou Roma. Para além disso, este alargamento continuará em força no decorrer de 2008, ano em que mais cidades planeiam lançar este tipo de medida. O movimento pró-ZER (ou LEZ, da terminologia britânica Low Emission Zone) tem, aliás, arrastado

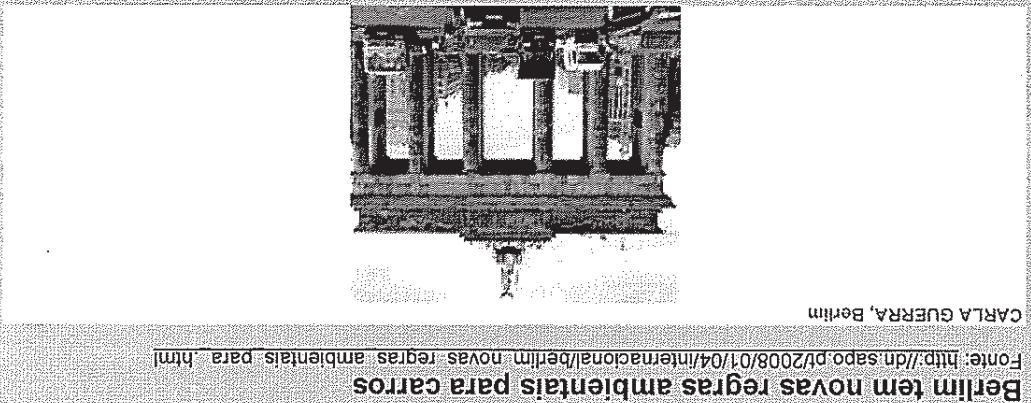


Objetivo é melhorar a qualidade do ar e reduzir partículas nocivas de foro respiratório.

"Zona ambiental a partir de 1 de Janeiro de 2008", lê-se no sinal à entrada de Berlim, onde uma nova lei proíbe o acesso de automóveis que poluem o ambiente, isto é, carros sem catalisadores ou filtros, no caso do gásóleo. O objetivo é melhorar a qualidade do ar e reduzir ao máximo as partículas existentes na atmosfera, que causam várias doenças

Em Berlim 1,2 milhões de carros - 80% dos registados - conseguiram o disco verde de acesso ao centro da cidade. Segundo o *Berliner Zeitung*, cerca de 60 mil automóveis ficaram impedidos de circular no centro de Berlim como o velho *Trabant*, que se produzia na ex-RDA (República Democrática Alemã), podendo, no entanto, circular nos arredores e auto-estradas. Os infractores terão de pagar uma multa de 40 euros.

Colónia e Hanóver foram as outras duas cidades que aderiram à iniciativa e Estugarda e Mannheim vão avançar com a mesma lei a partir de 1 de Março. Carros de polícia, bombeiros e serviços de emergência são as excepções. Segundo o canal de televisão



1. "Berlim tem novas regras ambientais para carros" (DN, 04/Jan/2008)

um conjunto de iniciativas complementares que têm vindo a responder às necessidades que têm surgido em questões tão específicas como a necessidade de sinalização aceite à escala europeia, já que a liberdade de movimentação no espaço Schengen impõe o conhecimento pelos diferentes países dos novos regulamentos de circulação.

Para saber mais informação acerca de cada uma das ZER existentes ou em implementação, nomeadamente o respectivo âmbito, requisitos e processo de identificação e acreditação poderá consultar o site <http://www.lowemissionzones.eu/>, sítio que apresenta um completo resumo do que está a ser feito a este nível no panorama europeu.

Neste caso, nada faz mais jus ao artigo do que colocar o próprio, devidamente citado e credenciado:

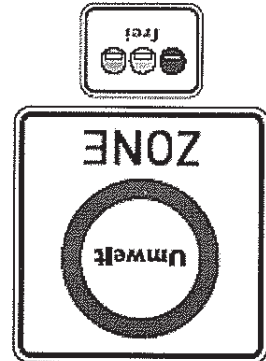
aplicável igualmente a turistas, o que leva a todos poderem encontrar informação num panfleto detalhado sobre a ZER de Berlim disponibilizado no site da... Informação Turística local! (ver <http://www.berlin-tourist-information.de/bilder/verkehr/lyer-umweltzone-en.pdf>)

Uma preocupação típica em tempos de crise seria saber o custo em que um cidadão incorre para aderir ao sistema. Os autocolantes são vendidos quer na Conservatória de Veículos, quer nos Centros de Inspeção/TESTES de Emissões de Veículos, quer ainda nas garagens certificadas. Se for na Conservatória custa 5,00 €, os quais cobrem os custos de emissão do autocolante e respectivos custos administrativos. Comprando noutras locais, os revendedores podem vendê-lo a qualquer preço.

A atribuição da classificação, portanto da cor do autocolante ou do distíco, depende naturalmente das emissões do veículo. Assim essa avaliação é feita de acordo com as normas EURO, portanto com o ano de produção do veículo, embora para as viaturas registadas na Alemanha seja ainda mais fácil na medida em que a documentação dos veículos tem já informação sobre as emissões do carro, permitindo assim a definição da cor do distíco. Acresce que veículos com retrofit (no caso catalisadores de 3 vias para automóveis a gasolina ou filtros de partículas para diesel), desde que sujeitos a testes nos Centros de Inspeção podem receber distícos mais favoráveis caso se comprovem as reduções de emissões expectáveis com a instalação desses equipamentos.

No caso dos veículos estrangeiros, a classificação dos mesmos é efectuada tendo por base o ano de motor, como se pode ver na tabela abaixo, ao qual correspondem as diferentes normas de emissão EURO entretanto aprovadas no seio da União Europeia.

Euro Standard	Emissions Class	First registration of light duty vehicles	First registration of lorries	Sticker
Euro 1 or older	1	before 01.01.1997	before 01.10.1996	None
Euro 2	2	01.01.1997 to 31.12.2000	01.01.1996 - 01.10.2001	Red
Euro 3	3	01.01.2001 to 31.12.2005	01.10.2001 - 30.09.2006	Yellow
Euro 4	4	from 01.01.2006	from 01.10.2006	Green
pre-Euro 1 (without catalys)	1	before 01.01.1993		None
Euro 1 and better	4	from 01.01.1993		Green



Outro elemento com interesse e que torna a compra mais sedutora é que o autocolante passará a ser válido para outras ZER a criar na Alemanha (Colónia, Hanôver, Estugarda...), já que é emitido em associação com o Governo Federal. Se está a pensar em fazer turismo em viatura própria Alemanha fora então quando encontrar um sinal idêntico a este aqui ao lado pode ficar descansado... apenas se tiver autocolante. Caso contrário, é mesmo melhor pedir boleta.

Paris, à grande e à francesa

O cabeça de lista dos Verdes às eleições autárquicas parisienses e actual vereador responsável pelo pelouro do Tráfego da cidade-luz, o Sr. Denis Baupin, em entrevista ao Le Monde não faz por menos: e porque não taxar as auto-estradas contíguas e circulares rodovárias de Paris, de forma a financiar os transportes colectivos?

A pergunta, capaz de fazer o povo sair à rua, é um dos principais objectivos a implementar pelo Sr. Baupin e pode ser lida na íntegra em http://www.lemonde.fr/politique/article/2008/01/06/a-paris-le-chef-de-file-des-verts-veut-taxer-autoroutes-et-periphérique_996337_823448.html

Mas os desejos do Sr. Baupin não se ficam por aí e passam mesmo por lançar um "passe de mobilidade", o qual permita, para além do normal acesso aos transportes públicos, algumas viagens de táxi por mês a taxas reduzidas (o que ditam as associações do sector por cá...) e um distrito de autorização de estacionamento em parques periféricos.

A dinâmica proactiva do Sr. Baupin estende-se igualmente a outras facções políticas locais, tal como o socialista Bertrand Delanoë (deputado municipal em Paris com competências na área dos transportes), o qual defende uma faixa reservada nas auto-estradas e circulares de Paris para utilização exclusiva por autocarros, táxis, veículos "amigos do ambiente", utentes que partilhem veículos (*carpooling*) e veículos de emergência.

Milão:atedral, compras e ZER

A semelhança das restantes Zonas de Emissões Reduzida (ZER) já afloradas neste documento, um dos casos italianos (sim que existem mais casos na "bota europeia" tais como Turim ou Bolonha) mais relevantes localiza-se na cidade de Milão, tipicamente apontada como o centro financeiro italiano. A cidade tem agora uma ZER a funcionar nos dias de expediente das 7h30 da manhã às 7h30 da tarde (ver figura abaixo).

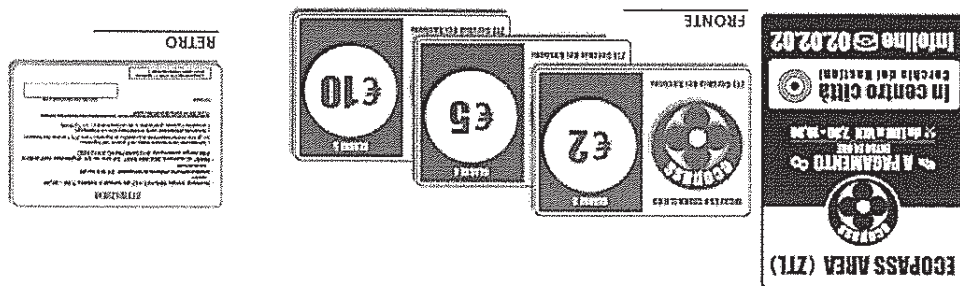
Na essência o sistema funciona de forma semelhante ao caso de Berlim que foi detalhado num artigo anterior, sendo que os distritos são neste caso todos muito semelhantes variando apenas no custo de acesso, já que os veículos de classe I (híbridos, a GPL ou eléctricos) e de classe II (EURO III ou posterior para gasolina e EURO IV ou posterior para diesel) não pagam, enquanto os veículos pré-EURO a gasolina ou a gásóleo (classe V) pagam as taxas máximas definidas, as quais podem ser de 10 € caso se adquira o distrito de 1 dia (em que pode entrar e sair as vezes que quiser nesse dia de calendário). O preço tende a descer com os descontos de "passageiro frequente" (p.ex. o passe mensal ou anual). Residentes têm igualmente direito a descontos. Os distritos são apresentados na figura seguinte.

Para mais informações sobre esta ZER, consulte o sítio da EcoPass de Milão em <http://www.comune.milano.it/deserver/ecopass/index.html>.



ENTRANCE POINTS TO THE CERCHIA DEI BASTIONI LTZ

De todas as *manees* da ZER uma das mais exigentes diz respeito à proibição de circulação no período de inverno (leia-se de 15 de Outubro a 15 de Abril) nos dias e horas de funcionamento da ZER aos veículos pré-EURO a gasolina e anteriores ao EURO I a gasóleo, bem como os ciclomotores e motos a dois tempos circular no interior desta área. Estão ainda disponíveis formas de pagamento por débito em conta em função de direitos de entrada pré-adquiridos (tipo 50 entradas consumíveis durante um período alargado não necessariamente consecutivo). A principal forma de fiscalização do sistema é feita porque todas as entradas na área da ZER têm postos de acesso vigiados telematicamente ou com um operador (ver figura seguinte, onde se chama a atenção para as entradas assinaladas a encarnado, de utilização única e exclusiva por transportes colectivos).



Quem disse que a língua de Camões está a perder força?

Terminamos com uma boa nova, não é ainda a aplicação de nenhuma das Políticas e Medidas propostas pelo GT PPar até ao momento, mas algo que serve para aumentar o orgulho próprio lusó: a Zona de Emissões Reduzidas londrina prevê inclusivamente no seu programa promocional na internet uma página totalmente redigida em Português! E só ir perceber a lógica do sistema que esta a ser preparado em <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/portuguese.aspx>. A informação completa sobre o sistema em preparação, essa esta toda em <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/> mas desta feita em inglês.

