

Transição Climática – Uma preocupação coletiva

É hoje inegável o impacto da ação humana sobre o ambiente e sobre o clima. Segundo Powell (2016), 99,94% dos artigos lançados sobre o tema entre 1991 e 2015 defendem que a atividade humana tem impacto nas alterações climáticas. Estas fazem-se notar no aumento da temperatura média global, das secas, na intensidade dos ventos e no aumento da frequência e intensidade das catástrofes naturais. E, assim, na distribuição de espécies, nos ecossistemas, nos fluxos migratórios, com impactos desiguais que aprofundam discrepâncias.

Mitigar os danos por nós provocados implica ação humana consistente de todos os países, sobre todos os setores e, em particular, sobre as atividades que mais emitem gases com efeito de estufa: Indústria, Turismo, Agricultura e Pescas, Energia e Transportes.

Contudo, as transformações necessárias para a chamada “Transição Climática” impõem alterações nos modos de vida que podem, em si, ser motor de agravamento da situação socioeconómica daqueles que estão dependentes dos setores mais poluentes, como se fez notar no encerramento das centrais de carvão de Pego e Sines, devendo ser promovida uma “transição justa”.

A promoção de atitudes e comportamentos sustentáveis é fundamental no eixo preventivo do combate às alterações climáticas. Neste sentido, a mobilidade é uma das principais dimensões que deve ser pensada atendendo aos objetivos fixados internacionalmente para atenuar o agravamento do efeito de estufa.

A primeira grande resposta ao nível internacional deu-se, em 2015, com a aprovação, por parte de 195 países, do Acordo de Paris com o objetivo de conter o aquecimento global abaixo de 2 °C, preferencialmente em 1,5 °C, em relação aos valores médios da era anterior à Revolução Industrial e reforçar a capacidade dos países de responder ao desafio, num contexto de desenvolvimento sustentável.

Mais recentemente, em 2021, foi assinado na COP26 o Pacto Climático de Glasgow que preserva a ambição do Acordo de Paris de manter o aumento da temperatura a 1,5°C. Ficando delineado que para limitar o aquecimento global a 1,5°C é necessária a redução das emissões globais de dióxido de carbono em 45% até 2030 em relação ao nível de 2010.

No entanto, estes esforços não se têm revelados suficientes. Segundo cálculos da ONU, apresentados no relatório Emissions Gap Report 2021, as promessas climáticas dos diferentes países combinadas com outras medidas de mitigação colocam o mundo no caminho para um aumento da temperatura global de 2,7°C até ao final do século, ficando a uma grande distância dos objetivos do Acordo de Paris. Este mesmo relatório aponta a modernização dos transportes públicos como uma das medidas que os Estados devem considerar, uma vez que esta modernização representa um estímulo ao crescimento económico, possibilitando recuperar posteriormente o investimento.

A nível nacional, Portugal apresentou, em 2019, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, com o objetivo de definir as principais linhas de orientação, e identificar as opções mais eficazes para atingir aquele fim em diferentes cenários de desenvolvimento socioeconómico. Mais

recentemente, em 2021, foi aprovada na Assembleia da República a Lei de Bases da Política do Clima, vigente desde dia 1 de fevereiro de 2022, que prevê que Portugal “deverá atingir a meta da neutralidade carbónica” em 2045, “se possível antecipando o horizonte previsto para 2050” que está na estratégia nacional para neutralidade carbónica.

Tal como disposto no artigo 47º desta Lei de Bases, que contempla os transportes públicos, “O Estado desenvolve uma rede de transportes públicos que integre tendencialmente veículos de emissões reduzidas ou sem emissões, com o objetivo de reduzir as emissões deste setor, assegurar aos cidadãos acesso a uma mobilidade sustentável e reduzir o congestionamento nas cidades”. Esta disposição legislativa vai ao encontro de um aumento da preferência de utilização de transportes públicos verificada entre as faixas etárias mais jovens. Em setembro de 2021, época de início do ano letivo nos diversos níveis de Ensino, foram vendidos cerca de 100 mil títulos de transporte a crianças e jovens somente nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, consubstanciando a referida adesão.

Reconhecendo e congratulando a definição dos objetivos traçados pelos acordos internacionais, bem como os avanços na legislação portuguesa, a Federação Académica de Lisboa considera que o seu cumprimento, acompanhado de medidas que evitem eventuais danos sociais, decorrentes da execução dos mesmos, constitui um dos maiores objetivos coletivos dos nossos tempos, por isso vem propor:

1. O cumprimento da redução das emissões em 45% até 2030 e do objetivo de alcançar a neutralidade carbónica 2050 em Portugal, tal como assinado no Acordo de Paris ou, se possível, antes

compensando o possível não cumprimento de outros países, sobretudo os que estão em vias de desenvolvimento;

2. Que a transição climática seja acompanhada pela necessária reconversão profissional e salvaguarda social dos mais prejudicados pela sua execução.
3. O reforço do investimento em modalidades de transporte público coletivo, enquadrado no âmbito das medidas de combate às alterações climáticas, acompanhado do alargamento da oferta deste tipo de transporte em território nacional e áreas urbanas onde se verifique a escassez da oferta aos utentes.

Destinatários: Ministério do Ambiente, Governo e Grupos Parlamentares, Área Metropolitana de Lisboa e Porto e Comunidades Intermunicipais e Assembleia Legislativa do Governo Regional dos Açores e Governo Regional da Madeira.

Referências Bibliográficas

Agreement, P. (2015). Paris agreement. In Report of the Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change (21st Session, 2015: Paris).

Diário da República nº 253/21 - I Série. Assembleia da República. Lisboa.

Jornal de Notícias, 2021. Venda de passes a crescer com regresso de jovens aos transportes. [online] disponível em: <https://www.jn.pt/nacional/venda-de-passes-a-crescer-com-regresso-de-jovens-aos-transportes-14146175.html>

Observador, 2021. Trabalhadores da Central a Carvão de Sines lamentam fecho perante futuro incerto. [online] disponível em: <https://observador.pt/2021/01/13/trabalhadores-da-central-a-carvao-de-sines-lamentam-fecho-perante-futuro-incerto/>.

Powell, J. L. (2016). The consensus on anthropogenic global warming matters. Bulletin of Science, Technology & Society, 36(3), 157-163.

Público, 2021. Central de Sines fecha portas perante apreensão de trabalhadores e autarcas. [online] disponível em: <https://www.publico.pt/2021/01/13/economia/noticia/central-sines-fecha-portas-apreensao-trabalhadores-autarcas-1946127>.



Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho.

United Nations Environment Programme (2021). Emissions Gap Report 2021:
The Heat Is On – A World of Climate Promises Not Yet Delivered. Nairobi