

# MUBi espera “maior coerência e aceleração” com a criação das Secretarias de Estado do Ambiente e da Energia e Clima

6 de Janeiro, 2023

Neste início de ano, com a energia a ocupar um lugar de destaque na lista das preocupações dos portugueses e, agora, com a saída de João Galamba da pasta do Ambiente e da Energia, a Ambiente Magazine está a auscultar vários especialistas sobre quais as perspetivas para este ano tendo em conta as adversidades vivenciadas no setor.

“Mais importante do que a orgânica das secretarias de estado é forma e eficácia como elas comunicam e se articulam”, começa por dizer **Rui Igreja**, dirigente da **MUBi** – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta quando questionado sobre a separação da pasta do Ambiente e da Energia.

Tendo a Mobilidade Ativa como pano de fundo, o responsável refere que uma das características deste setor é a sua “transversalidade” e a “necessidade de políticas coerentes e perfeitamente articuladas”. Por isso, “políticas de incentivo à mobilidade ativa devem emanar de órgãos da administração central dedicados à saúde, finanças, infraestruturas, segurança rodoviária, ambiente, energia, etc”, defende. Agora, num país de “capelinhas”, com Secretarias de Estado do mesmo de Ministério a “comunicarem mal e a lançarem medidas e projetos que contradizem os objetivos estratégicos”, exige-se uma “melhor articulação” entre a Governação, com “abertura à participação e escrutínio da sociedade civil”, sustenta.

Relembrando que o setor da mobilidade e transportes é o que tem maior peso (28%) nas emissões e no consumo de energia final (37%), sendo os transportes rodoviários responsáveis por mais de 95% destes valores, o dirigente da MUBi defende que “a mobilidade seja parte transversal das políticas governamentais”, incluindo naturalmente as “políticas ambientais, climáticas e energéticas”, com “objetivos claros e medidas consequentes para redução da dependência do uso do automóvel particular”.

Citando os resultados do Censos 2021, Rui Igreja relembra que as políticas para a mobilidade sustentável, por exemplo, têm sido muitas vezes inadequadas e largamente insuficientes: “O Estado continua a despejar avultadas verbas na utilização do automóvel particular, subsidiando e incentivando um modo poluente, energeticamente intensivo e também altamente consumidor de espaço público”. E a realidade é que, “os portugueses usam cada vez mais o carro, as emissões nos transportes crescem continuamente há uma década, e as cidades estão cada vez mais congestionadas e poluídas”, constata.

Com a criação das Secretarias de Estado do Ambiente e da Energia e Clima, a MUBi espera que haja uma “maior coerência e aceleração” do caminho para a

neutralidade climática: “Portugal comprometeu-se em reduzir as emissões dos transportes em pelo menos 40% até 2030, o que só será possível com uma significativa redução do número de automóveis em circulação e da sua utilização, principalmente nas áreas urbanas”.

### **“Já foi tempo em que o objetivo era projetar estradas só para carros”**

Em relação ao Ministério das Infraestruturas, o responsável sustenta a necessidade do transporte pesado ferroviário estar articulado com o transporte público local e com os modos ativos de deslocação, por forma a ajudar a retirar carros das cidades: “Não faz sentido nenhum que este Ministério destine 140 milhões de euros às concessionárias de autoestradas e mantenha as estações de comboio sem estacionamentos seguros e protegidos para bicicletas”, reclama. Rui Igreja defende que, parte desse orçamento, seja destinado a “melhorar o espaço público em torno das interfaces de Transporte Público existentes”, uma vez que, “só com espaços públicos confortáveis e seguros será possível encorajar o uso da mobilidade ativa para aceder a transportes públicos pesados”.

O dirigente da MUBi atenta, ainda, na importância de se atualizar a Infraestruturas de Portugal: “Já foi tempo em que o objetivo era projetar estradas só para carros. A Infraestruturas de Portugal deve investir na contratação e formação de recursos humanos para requalificar e reformular a rede viária nacional de forma a que seja segura para todos os utilizadores, incluindo e, acima de tudo, para quem anda a pé ou de bicicleta”. Com isto, “esperamos que o ministro João Galamba esteja consciente da dificuldade desta missão nacional para esta década”, declara o responsável, lembrando que “a quota modal da bicicleta subiu de 0.5 para 0.6% na última década censitária”. Para cumprir as metas da ENMAC para 2025, que o próprio Governo aprovou, “a quota modal da bicicleta terá que subir a um ritmo 100 vezes mais rápido nos próximos três anos”, remata.

Leia mais aqui:

[ANP|WWF: “Temos visto um Ministério mais preocupado com os custos da energia, ficando para terceiro plano as questões ambientais”](#)

[#BCSDPortugal: “Transição energética poderá sair prejudicada por falta de dialética, de uma perspetiva mais holística”](#)

[Coopérnico: “Uma visão integrada faz falta”](#)

[#ÁtomoCapitalPartners: “Transição \(energética\) não é apenas um imperativo para a descarbonização”](#)