

ZERO quer Zona de Emissões Reduzidas de Lisboa mais exigente

15 de Janeiro, 2019

A ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável [alerta](#) que Lisboa e Vale do Tejo estão sem Plano de Melhoria da Qualidade do Ar, desde há cinco anos, e recorda que faz, hoje, quatro anos que entrou em vigor a 3.ª fase da Zona de Emissões Reduzidas (ZER) na capital portuguesa.

As Zonas 1 e 2 da ZER foram até agora a principal medida aplicada para a melhoria da qualidade do ar no centro de Lisboa, através de limitações à circulação impostas aos veículos mais antigos:

A medida foi implementada há sete anos e meio, havendo uma maior exigência na denominada Zona 1 no eixo Avenida da Liberdade/Baixa, onde só podem circular veículos construídos no ano 2000 ou posteriores, e/ou que respeitem as normas de emissão EURO 3.

Na Zona 2, que abrange uma área mais alargada e delimitada pela Avenida de Ceuta, Eixo Norte-Sul, Av. das Forças Armadas, Av. EUA, Av. Marechal António Spínola e Av. Infante D. Henrique, apenas podem circular veículos ligeiros fabricados depois de janeiro de 1996 e veículos pesados depois de outubro de 1996, e/ou que respeitem as normas de emissão EURO 2.

Para a Zero, “a sistemática ultrapassagem dos valores-limite de diversos poluentes no centro de Lisboa causada pelo tráfego rodoviário, principalmente dióxido de azoto (NO₂), mas também em alguns anos de partículas inaláveis (PM₁₀), mostra que são necessárias medidas com muito maior impacte e expressão”.

Maior fiscalização, maior exigência e medidas complementares

A Zero defende uma maior de fiscalização, “com a observação de inúmeros veículos em circulação, nomeadamente táxis, com matrículas que indiciam uma idade superior a 18 anos na zona da Baixa lisboeta”.

Além disso, a Zero considera que “deve ser implementado um conjunto de medidas que conduza a uma redução drástica do tráfego rodoviário no centro de Lisboa” e avança algumas como, por exemplo, “a proibição de atravessamento da Praça dos Restauradores e do Rossio, com a única exceção do acesso ao tráfego local”.

Torna-se necessária, ainda, a “promoção de uma maior articulação entre os vários modos de transporte coletivo, dando prioridade principalmente àqueles que fazem ligações para as zonas da periferia, através da melhoria dos interfaces, quer ao nível de horários, bilhética e acessibilidades, mas também com os modos suaves de transporte (como a bicicleta ou a deslocação a pé), melhorando e aumentando os espaços pedonais no centro da cidade, em simultâneo com a restrição do tráfego automóvel”.