Robert Stussi

«Alternativas resultam, mas com evolução lenta»

1. Uma crítica frequente ao «dia sem o meu carro» é que «um dia não chega», «gastam-se muitos recursos» para um «fogo de artifício», etc. Os novos conceitos - «Semana Europeia de Mobilidade» (16 a 21 de Setembro) que culmina no dia «sem carro» (22 de Setembro), «Domingo sem carro», a «quinta-feira sem o meu carro» (Câmara Municipal de Almada, há dois anos) - têm com objectivo tornar estes esforços mais permanentes e sustentáveis.

Também a não esquecer o facto de mais de mil cidades europeias fazerem o mesmo tipo de acção, no mesmo dia, e como experiência «bottom to top» (e não o inverso), tendo efeito mobilizador e mediático importante (só no dia 31 de Dezembros deve haver mais cidades fazendo o mesmo).

2. Muitas vezes as pessoas não utilizam os transportes públicos porque não os conhecem (inquérito na Alemanha: 28 por cento). Os transportes «alternativos» - andar a pé, bicicleta, etc. – descobrem-se fazendo/experimentando (nestes dias e não só), tal como experimentar tecnologias alternativas (conduzir um carro eléctrico) ou usar alternativas ao carro particular, tal como «car sharing» (partilha do carro, espécie de «rent a car» ao nível do bairro) ou «car pooling» («boleia organizada»). Estas alternativas resultam, com uma evolução lenta.

Não se pode esquecer o famoso caso de Londres, onde se paga agora cinco libras para entrar no centro, o que diminuiu o volume de tráfego, no centro, em 15 por cento.

3. Não entendo bem o «banalizar»: se é generalizar, nunca, porque até os transportes públicos em muitos casos não respondem eficazmente (noite, fim-de-semana); o uso de carro não deveria ser estigmatizado, mas o uso racional do carro deveria ser estimulado. Mas os transportes públicos devem ser melhorados, especialmente também em cidades médias; aliás, Aveiro é uma das primeiras cidades que tem carreiras verdadeiramente urbanas (e não sub-urbanas): a azul e vermelha (uma destas já morreu - visão economista), mas a frequência podia ser melhorada. Mas não existem no mundo transportes urbanos rentáveis.

4. Organização do espaço e das vias, para promover e tornar seguro a marcha a pé e a bicicleta, em particular na vizinhança de escolas, para percursos curtos, nos bairros (não de Matosinhos para Gaia, por exemplo). Em cidades médias (e mesmo nas grandes), a grande maioria de percursos rotineiros são inferiores a três a cinco quilómetros – ou seja 10-15 minutos de bicicleta. É importante a criação de carreiras urbanas com alta frequência, funcionando à noite e fim-de-semana, com veículos adequados (mini ou midi-autocarros com piso rebaixado, com rampa para pessoas de mobilidade reduzida, se possível de propulsão alternativa – gás natural, electricidade, híbrido). Também as acções de sensibilização fazem falta (saúde, poluição..), assim como táxis colectivos e linhas de autocarros com horários e itinerários flexíveis.