

O automóvel

usos e desusos do transporte individual

Lisboa, 12 de Julho de 2004

David Sousa e Silva
Joaquim Gil Nave
Luísa Schmidt

O automóvel como paradoxo da vida moderna

Benefícios

- **Acesso** generalizado
- **Domínio do** espaço e do tempo

Problemas

- **A utilização** generalizada e exponencial implica a multiplicação de:
 - Custos económicos
 - Custos na qualidade de vida,
 - Custos na mobilidade
 - Custos ambientais

**Actualmente a acentuação dos problemas
começa a bloquear os benefícios**

A problemática do estudo

- **Que consciência têm os cidadãos do problema que o automóvel está a gerar?**
- **As medidas previstas têm eco e aceitação das populações?**
- **Quais as disponibilidades às mudanças previstas?**

Fases do estudo

- **Análise do fenómeno automóvel nas áreas metropolitanas**

- Mudança física e quantitativa
- Resultados de inquéritos e estudos anteriores

- **Análise qualitativa (*Focus group*)**

- Práticas
- Opções
- Percepções

O fenómeno automóvel

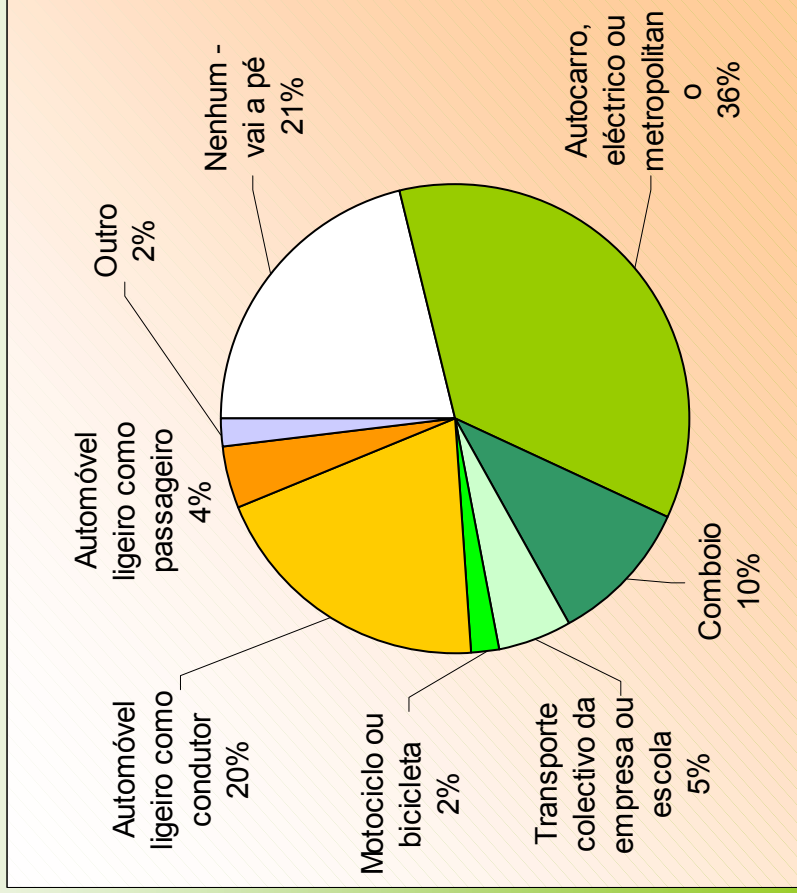
nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto

Sinais de um crescimento exponencial

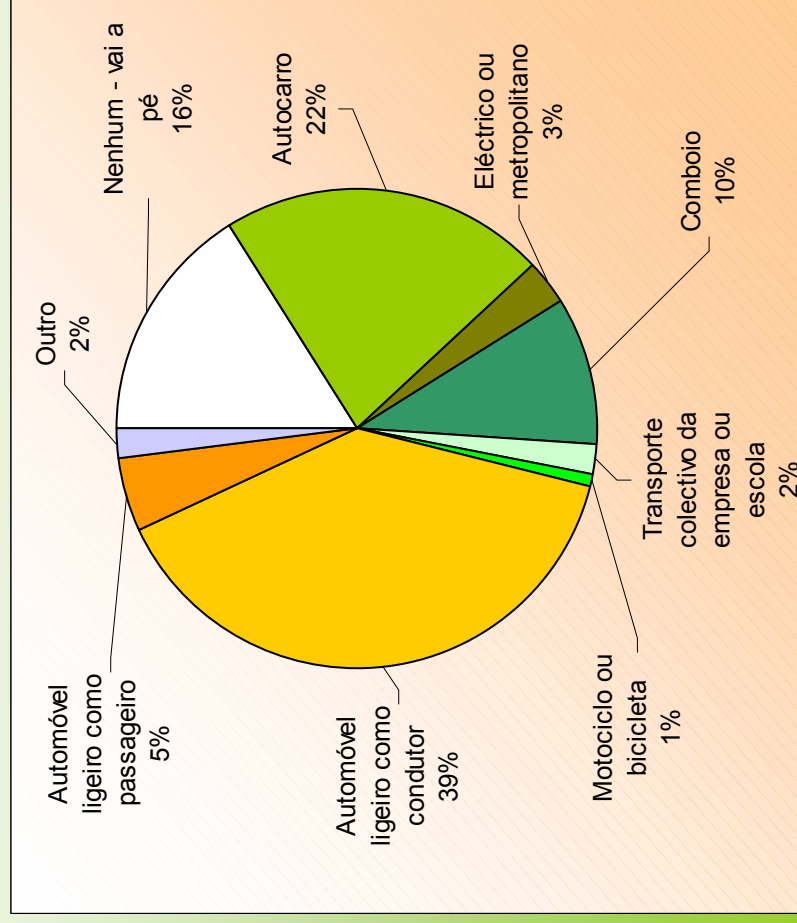
- Em 1994 Portugal tinha o menor índice da U.E. (4,5 habitantes/automóvel)
- A taxa de motorização passou de:
 - 205 ‰ em 1992
 - para 335 ‰ em 2000

Principais modos de transporte utilizado na AML entre 1991 e 2001 (activos empregados ou estudantes)

1991

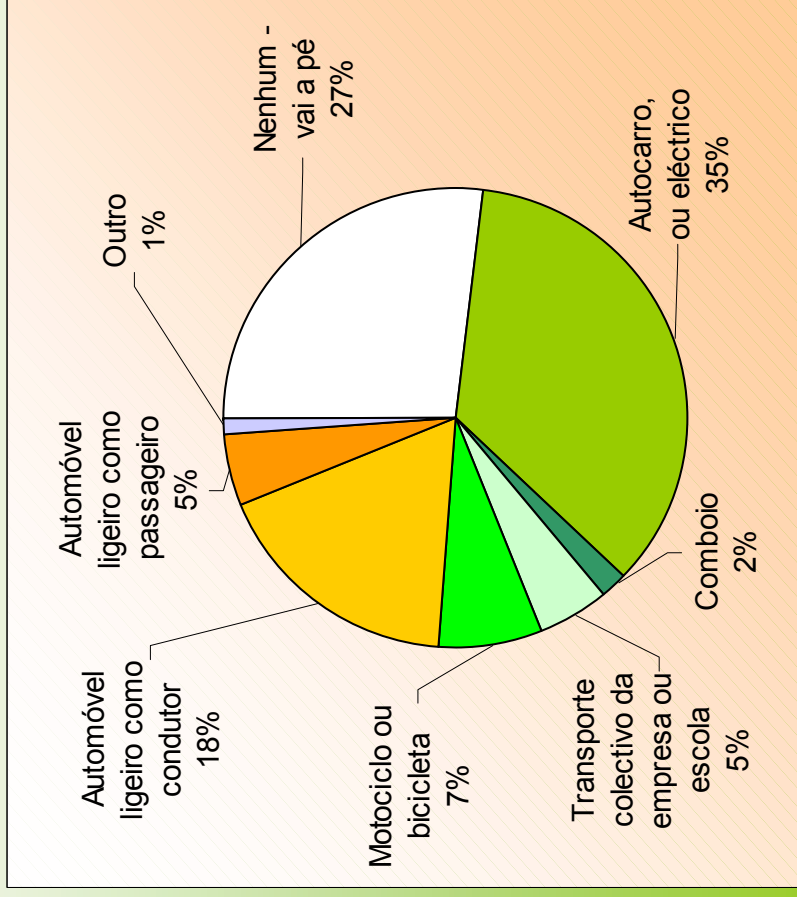


2001

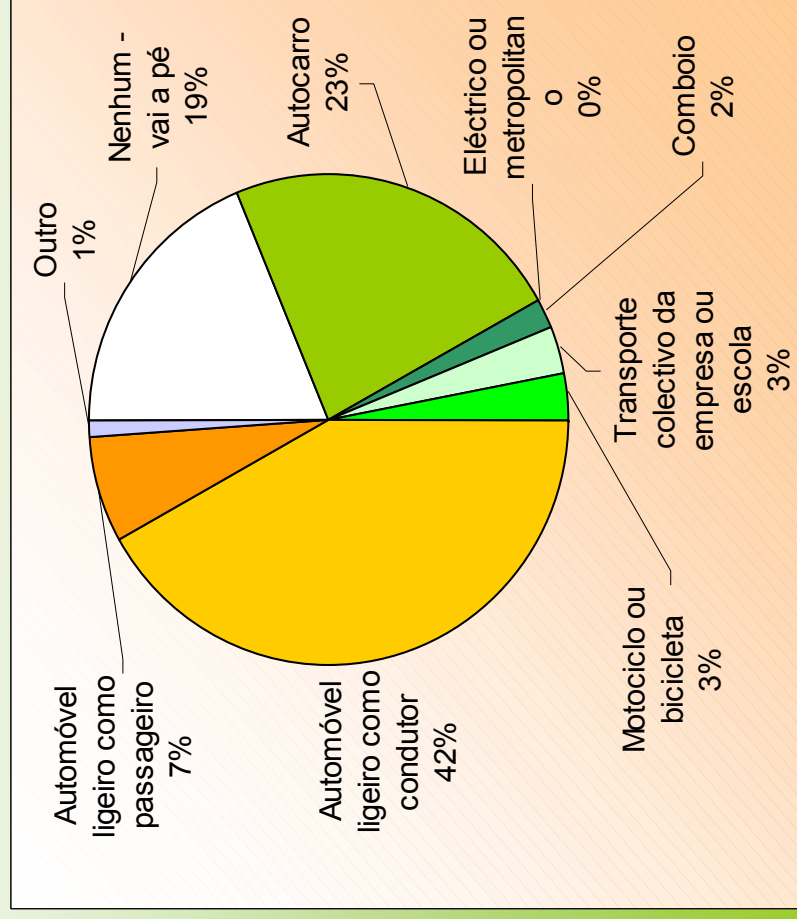


Principais modos de transporte utilizado na AMP entre 1991 e 2001 (activos empregados ou estudantes)

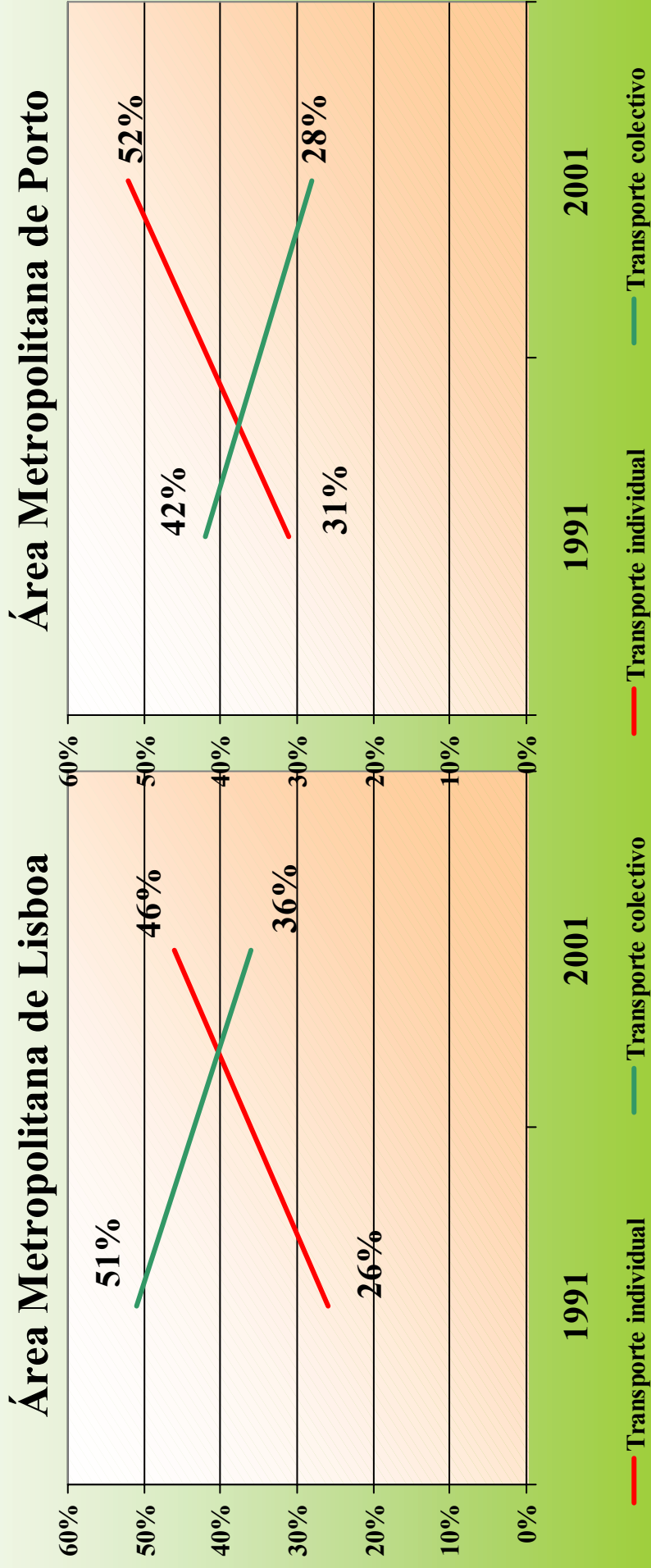
1991



2001



Modo de transporte principal (1991 – 2001)

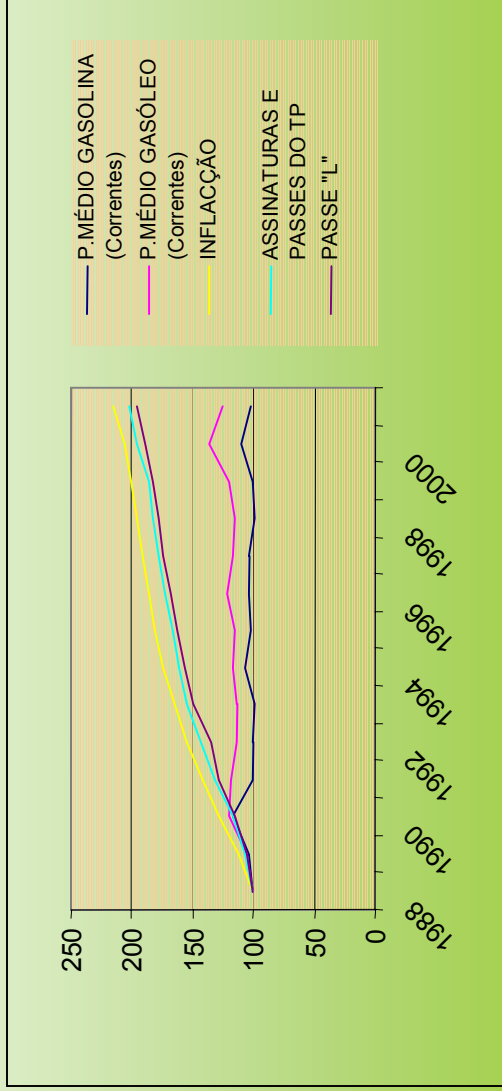


Correspondência entre venda de automóveis e Imposto Automóvel
(milhões de contos)

	Vendas de ligeiros de passageiros	Receita do IA
1980	50.579	11,8
1985	91.958	33,1
1990	210.047	61,9
1995	201.471	136,7
2000	257.836	248,4

Fonte: Sérgio Vasques, 2002

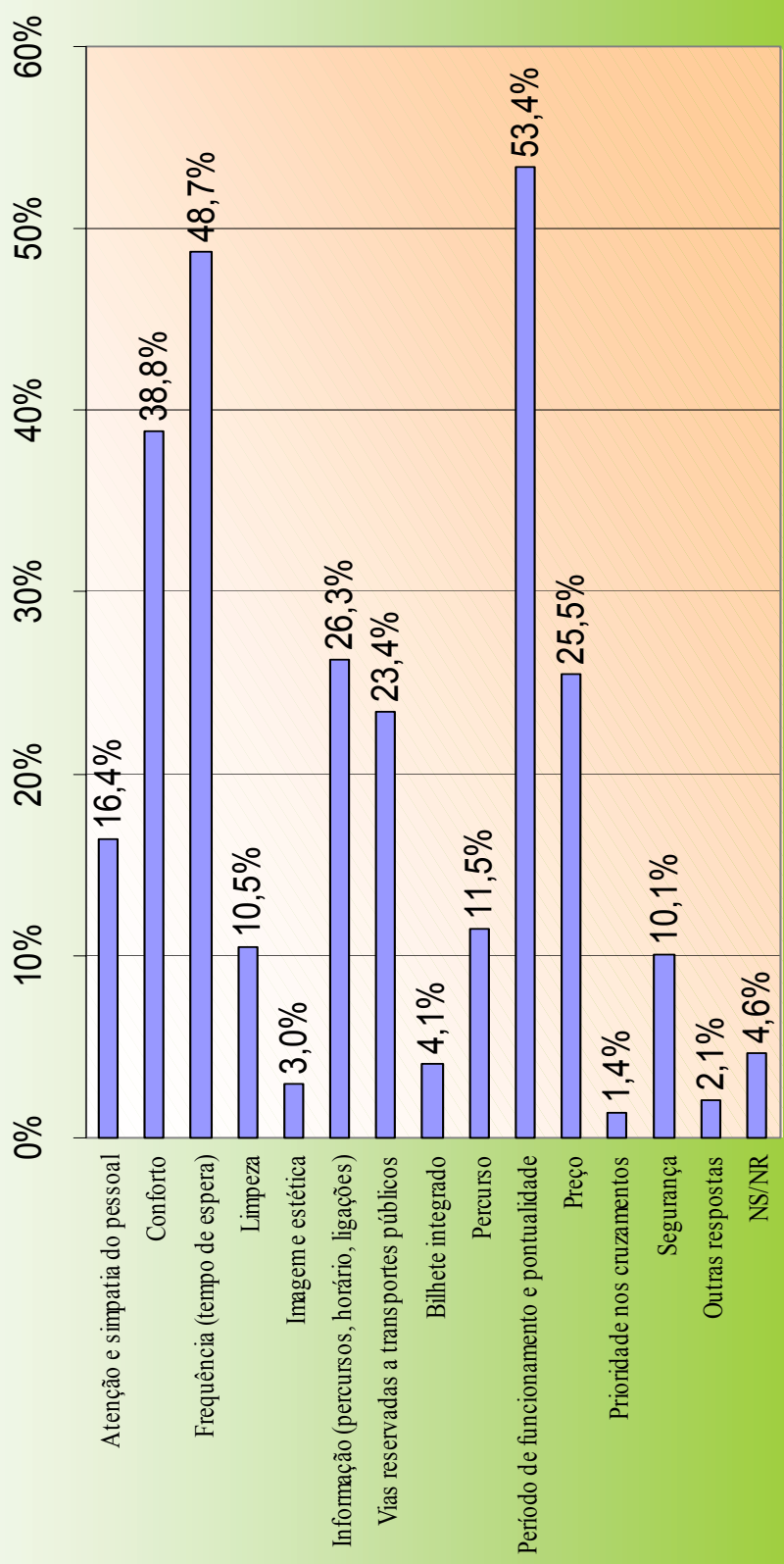
Aumento de preços de combustíveis e passes em relação à inflação



Preço dos Passes / Utilização dos Transportes Individuais a gásóleo
(Pressupostos: 22 dias de utilização e 0,71 € / litro)

Tipo de Passe	PercursoMédio Diário (m)	Preço do Passe	Consumo 6l/100km	Consumo 7l/100km	Consumo 8l/100km	Consumo 9l/100km
L	12.099	22,00	11,34	13,23	15,12	17,01
L1	17.972	29,85	16,84	19,65	22,46	20,96
L12	23.905	35,95	22,40	26,14	29,87	33,61
L123	30.763	40,85	28,83	33,64	38,44	43,25
12	13.410	21,90	12,57	14,66	16,76	18,85
23	12.052	21,90	11,30	13,18	15,06	16,94
123	20.015	29,35	18,76	21,88	25,01	28,14
L123SX	30.892	52,50	28,95	33,78	38,60	43,43
L123MA	39.086	53,15	36,63	42,74	48,84	54,95

Principais factores a serem melhorados para incentivar o uso dos transportes públicos



Impactes do automóvel

- **Sinistralidade rodoviária**
(2/3 nas localidades)
- **Saúde pública e ambiente urbano**
(problemas respiratórios e *stress*)
- **Poluição atmosférica e sonora**
(89% do CO)
- **Impacte sobre as alterações climáticas**
(emissões: transportes = 30%; Rodoviários = 80%)

Políticas do automóvel

- **Protocolo de Quioto**
- **Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS)**
- **Plano Nacional de Alterações Climáticas (PNAC)**

O Uso do transporte individual nas viagens casa-trabalho nas áreas metropolitanas é um fenómeno consolidado, que domina o esquema geral da mobilidade urbana e, mais que isso, a própria representação da cidade

**Enquanto comportamento quotidiano,
o uso do automóvel possui uma inércia
e um automatismo que são factor
acrescido de resistência à mudança**

Focus - Group

Focus Group: resultados e análise

- **Relação com o automóvel**
- **Motivação para o uso diário**
- **Inibições para o uso diário**
- **Perspectivas de futuro – motores de mudança**
- **Medidas para melhorar a mobilidade**

1 - Relação com o automóvel

- Bem essencial, democratizado, individual; condição de mobilidade
- Símbolo de liberdade e autonomia
- Instrumento de “poder” (homens) ou “ferramenta útil” (mulheres)
- Fonte de prazer e fonte de *stress*

Valores associados ao automóvel

- **Individuais**
 - Dimensão valorativa
 - Liberdade
 - Independência
 - Dimensão instrumental
 - Eficácia,
 - Rapidez,
 - Conforto
- **Sociais**
 - Acesso generalizado
 - Uma aspiração colectiva
 - Conquista da democracia
 - Símbolo de “não-pobreza”

2 - Uso diário: motivações e impulsos

- Ganho de tempo / Gestão do tempo
- Incómodo no desdobramento dos TP / Cansaço
- Comodidade / conforto “real ou imaginado” (“efeito de cápsula”)
- Escolha individual de percursos
- Segurança (de pessoas e bens)
- Custos (directos/ previsíveis)
- Organização quotidiana da mobilidade familiar (o factor “filhos”)
- Má imagem dos transportes colectivos (o autocarro: “o transporte dos pobres”)

3 - Uso diário do automóvel: as inibições

- *Stress* da condução e do estacionamento
- Contributo individual para a resolução de problemas colectivos
(Engarrafamentos, poluição do ar, poluição sonora, poluição do espaço (paisagem urbana))
- Ganhos laterais (ler ou descansar)
- Sinistralidade
- Custos (repercussões na economia familiar)

4 - O futuro: perspectiva de mudança

- O aumento do parque automóvel é inevitável
 - a posse individual de carro é esperada e desejada
- mas...**
- este aumento será insustentável:**
- problemas de circulação; bloqueios da mobilidade**
- só que...**
- a esperança de ser o último a ter que prescindir do automóvel leva à:**

denegação dos problemas e sublinha o peso do hábito

5 - As medidas propostas pelo PNAC

Penalização de custos

Medidas	Aceitação
Aumento do custo de combustíveis	Fraca ou nula (penaliza mais os sectores socialmente desfavorecidos e pretende normalizar graus diferentes de necessidades)
Aumento das taxas da compra de automóvel	Idem
Aumento das tarifas de estacionamento	Fraca ou nula (visto como mais uma extorsão, particularmente, quando ocorre nos parques de periferia)
Cobrança de portagens nas entradas da cidade e/ou certas zonas	Fraca ou nula (penaliza mais os sectores socialmente desfavorecidos)

Restrições à circulação

Medidas	Aceitação
Interdição de circulação em certas zonas	Já implementadas na Baixa de Lisboa. São bem aceites
Zonamento de limitação de velocidade	Aceites. Correspondem a práticas razoáveis da condução (sobretudo, quando se intensifica a informação sobre a sinistralidade dos peões)
Interdição e/ou limitação do estacionamento acompanhada de maior fiscalização	Aceite em geral, mas reacções negativas quando o próprio é atingido

Medidas incentivadoras

Medidas

Aceitação

Redução de taxas para veículos não/menos poluentes

Fraca ou nula (valorizado mas impraticável, pelo menos a curto prazo)

Redução de taxas dos parques periféricos e maior oferta

Boa

Criação de corredores para veículos com maior ocupação

Fraca (não se vislumbra com quem partilhar o carro)

Campanhas de sensibilização (publicidade ao TP)

Neutra (valorizado para o caso dos outros)

Oferta de mais e melhor TP (com conforto, etc.)

Boa (com resultados)

Generalização dos transportes escolares e empresariais

Boa (soluções de inúmeros problemas familiares)

Factores repulsivos na utilização dos T. Públicos

- **Disposição centrípeta da rede viária urbana**
- **Cobertura e articulação dos diferentes modos de transportes públicos**
- **Zigue-zague: casa,-escola-trabalho-escola-lazer-casa (famílias com filhos menores)**

Factores de bloqueio - impermeabilidade à mudança

- **Posse do automóvel (estímulo automático e compulsivo – “ter carro é andar de carro”):**
 - Tempo
 - Conforto
 - Acessibilidade
- **O automóvel é:**
 - Um direito
 - Um vício (“o carro é o cigarro da cidade”)
- **Alheamento dos problemas ambientais:**
 - Alterações climáticas/ poluição
 - Inexistência de sentido do espaço público

Reflexões finais

- **A constante do problema automóvel: o limiar do ponto de ruptura**
- **O desajuste entre percepção pública dos problemas e políticas (*e.g.*, PNAC): incomunicação persistente**
- **O Ordenamento do território: sair do ciclo do erro**