



■ **Ecoeconomia**

Investigadores propõem soluções imateriais de mobilidade sustentável

Carpooling, táxi partilhado e mini-bus expresso são alguns dos conceitos cuja introdução em Portugal está a ser estudada por investigadores do Instituto Superior Técnico. O vazio legal face a estas soluções e a pouca disponibilidade de financiamento por parte das empresas serão os principais entraves à concretização.

Como aumentar a taxa de ocupação dos veículos e, assim, contribuir para uma mobilidade mais sustentável nas cidades? Foi desta premissa que partiram os investigadores do Instituto Superior Técnico (IST), orientados pelo especialista em transportes José Manuel Viegas, à procura de soluções imateriais para um problema que afecta a maioria das cidades do mundo.

Gonçalo Homem Correia, actualmente a leccionar na Universidade de Coimbra, decidiu estudar o *carpooling* – um conceito de partilha do veículo individual –, com o objectivo de criar um clube e uma estrutura de acompanhamento de grupo que superasse aquela que é uma das maiores dificuldades de implantação do conceito: a desconfiança e o facto de as pessoas se sentirem pouco à vontade em partilhar o veículo com desconhecidos. «Ou há incentivos fortes do ponto de vista financeiro ou o *carpooling* não acontece. Não é agradável estarmos dependentes de outras pessoas», atira o especialista, sublinhando a grande desilusão relativamente aos resultados que obteve. «Acredito que o *carpooling* funcionará como mais uma medida de gestão na procura de transportes. Até porque não diminui drasticamente o tráfego», admite.

A poupança é, talvez, o mote mais forte para levar as pessoas a partilhar transporte. Era capaz de partilhar um táxi com um desconhecido? E se lhe dissessem que na mesma viagem pouparia 16 por cento relativamente ao preço médio pago por passageiro na hora de ponta? São estes os argumentos apresentados pelos investigadores do IST, que estudam um sistema a implantar na frota de táxis de Lisboa, e que permitiria aos taxistas recolher mais do que um passageiro – mediante um desvio mínimo –, aumentar a receita e diminuir o tempo médio de espera de cinco para dois minutos. «É preciso uma atitude corajosa por parte da autoridade dos transportes, já que o investimento é relativamente pequeno e amortizado rapidamente. Em Outubro, vamos tentar reunir com o Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT) e com os representantes dos taxistas, para perceber qual a sensibi-



Incentivo financeiro pode ajudar a superar o receio de partilhar um táxi com desconhecidos

lidade à criação de táxis colectivos para o concelho de Lisboa», revela José Manuel Viegas.

Contactada pelo *Água & Ambiente*, a Associação Nacional dos Transportadores em Automóveis Ligeiros (ANTRAL) apelida a ideia de «utópica», sublinhando que o táxi é um transporte individual e não colectivo. Para Florêncio Almeida, o problema começa no facto de muitas pessoas não estarem dispostas a partilhar o táxi. Depois, vem outro problema: «Lisboa tem mil táxis a mais, o que significa que, introduzindo este conceito, o excedente de táxis seria ainda maior. Para além disso, não podemos fazer concorrência às empresas licenciadas para o transporte colectivo, somos um transporte individual», defende o responsável. Florêncio Almeida deixa, no entanto, um desafio aos investigadores: «Um dos problemas de mobilidade na cidade tem a ver com os autocarros de turismo, que a maioria das vezes andam com dez pessoas lá dentro e, como param em qualquer sítio no centro da cidade, acabam por conges-

tionar imenso o trânsito. Porque não estudar a possibilidade de uma espécie de táxi turístico que substituisse esses autocarros, quando estão abaixo da capacidade de ocupação?», atira o presidente da ANTRAL.

Os transportes públicos foram, de resto, também eles, alvo de um estudo por parte dos investigadores do Instituto, com o objectivo de combater aquilo que consideram ser o principal entrave ao uso destes transportes entre as cidades satélite a metrópole.

O mini-bus expresso, com menor capacidade do que o transporte público tradicional, faria quatro paragens estratégicas para deixar os passageiros: duas na região de saída e outras duas à chegada ao centro da cidade. Segundo José Manuel Viegas, é exactamente o número excessivo de paragens que acaba por dissuadir as pessoas de usar este meio de transporte, para além de, em muitas carreiras, ser necessário um transbordo. «Ao optar por esta solução, teríamos tempos de viagem equiparados aos dos automóveis. É preciso fazer uma

simulação matemática e analisar o modelo de negócio, é preciso mudar a legislação e encontrar alguém interessado em financiar este novo modelo», refere o responsável.

Car-sharing ganha adeptos em Lisboa e Porto

O primeiro projecto de *car-sharing* em Portugal nasceu em 2008: lançado pela Carris, o “Mob carsharing” transformou-se em mais uma ferramenta de mobilidade na cidade de Lisboa. Os onze veículos estão estacionados em onze parques diferentes e são disponibilizados mediante reserva telefónica. Há cerca de dois meses, a empresa fez uma parceria com a EMEL – Empresa Pública Municipal de Estacionamento de Lisboa, sendo que o estacionamento nos parques da empresa municipal é gratuito para quem usa este serviço da Carris. Inês Matos, responsável da Carris, sublinha que o serviço tem actualmente 220 clientes – 100 particulares e 120 empresas –, que utilizam o serviço, em média, uma a duas vezes por semana. «As empresas são uma fatia interessante, daí termos criado um cartão exclusivo para o segmento. Há muitas que querem reduzir a frota ou que nem sequer têm frota e procuravam uma solução», defende a responsável.

Sem querer adiantar números, a empresa sublinha que o crescimento tem sido lento, mas sustentado. «A nossa ideia é associarmo-nos aos carros eléctricos, adquirindo dois ou três num curto espaço de tempo. De qualquer modo, e olhando para o nosso crescimento, não vemos necessidade, para já, de alargar mais a frota», remata Inês Matos.

No Porto, foi a Transdev que decidiu lançar, em Fevereiro, o projecto de *car-sharing* www.citizenm.com. Com 20 veículos espalhados por dez estações da cidade, a iniciativa, segundo Alexandra Silva, tem sido «um sucesso». Cerca de 25 por cento dos clientes deste serviço são empresas que alugam os carros por algumas horas, sendo que, à semelhança do projecto lisboeta, o custo é calculado à hora e ao quilómetro. Até ao final do ano, a empresa conta também adquirir veículos 100 por cento eléctricos.

Diana Catarino