



LISBOA

Reduzir emissões poluentes custa
mil euros mas pode avariar o carro

ECONOMIA 18 e 19



LISBOA

É legal pôr carros velhos fora do centro. E é justo?

As novas regras de circulação em Lisboa não violam a Constituição, segundo vários especialistas. A dúvida é se um ar mais puro justifica as restrições à liberdade de circulação.

Miguel Baltazar



Os carros anteriores a 2000 já não podem circular na Avenida da Liberdade e na Baixa de Lisboa.

BRUNO SIMÕES
brunosimoes@negocios.pt

As novas regras de circulação em Lisboa entraram em vigor há um mês. Desde 15 de Janeiro, os carros anteriores a 1996 não podem circular numa área muito alargada da cidade e os anteriores a 2000 estão proibidos de descer a Avenida da Liberdade e andar na Baixa. Depois de se ter colocado em cima da mesa a possibilidade de a medida ser ilegal, por não ter passado pela Assembleia Municipal, o Negócios foi tentar perceber se esta proibição viola direitos consagrados na Constituição. À partida não, mas é preciso perceber se a defesa do ambiente justifica a proibição.

“O direito à circulação está previsto na Constituição, mas não é um direito absoluto. É importante perceber o critério que leva à restrição da circulação: se usarmos o critério ambiental, a restrição tem um carácter proporcional e não é discriminatória”, defende o constitucionalista Alexandre Sousa Pinheiro. “A restrição tem como objectivo atingir uma finalidade pública, por isso não vejo aqui um problema do ponto de vista constitucional”, acrescenta.

Até porque a proibição de circulação “não é absoluta”: só vigora entre as 7:00 e as 21:00, nos dias úteis.

Já Rodrigo Esteves de Oliveira descreve as duas dimensões que estão em confronto. “A análise constitucional depende se a tutela que se pretende dar a um ambiente saudável justifica a intromissão no direito à circulação, sobretudo num momento de crise”, explica. “Será propor-

cional? Depende da ponderação de outros factores: as pessoas têm acesso a uma boa rede de transportes públicos? Se tiverem, é uma restrição menos lesiva”.

“Admito que a medida suscita evidentes dúvidas constitucionais, mas daí a dizer que é evidentemente inconstitucional vai uma grande distância”, prossegue. “O estado do ambiente na cidade é assim tão mau

1996

DATA LIMITE

Os carros anteriores a 1996 estão proibidos de circular em quase toda a área urbana de Lisboa.

A FAVOR | CONTRA

Argumentos de um lado e do outro

A decisão de agravar as restrições à circulação de carros antigos no centro da cidade tem gerado muita polémica. Câmara de Lisboa e ecologistas, de um lado, automobilistas e moradores, do outro, têm muitos argumentos. O Negócios sintetiza aqui alguns deles.



POLUIÇÃO ESTÁ ACIMA DOS LIMITES DA UE

A principal justificação da câmara para restringir a circulação na cidade é o facto de o ar da capital registar concentrações acima das normas europeias de partículas PM10 e de dióxido de azoto.

RESTRIÇÃO NÃO É TOTAL

Os carros anteriores a 1996 e a 2000 estão impedidos de circular apenas entre as 7:00 e as 21:00 aos dias úteis, nota Alexandre Sousa Pinheiro.

PESSOAS PODEM CIRCULAR

O direito à circulação, previsto na Constituição, aplica-se às pessoas, que podem continuar a ir a todas as zonas da cidade a pé, bicicleta ou de transportes.



PREJUDICADAS PESSOAS COM BAIXO RENDIMENTO

Um dos principais argumentos de quem contesta a medida da câmara é o facto de se promover a desigualdade: quem tem um carro velho por possuir rendimentos baixos fica impedido de circular na cidade, caso não seja residente.

REDE DE TRANSPORTES NÃO É ALTERNATIVA

Para os comerciantes que precisam de ir à Baixa, por exemplo, a rede de autocarros ou de metro não é uma alternativa viável.

CARROS PAGAM IMPOSTO

Os veículos pagam todos imposto de circulação, portanto, devem poder circular sem discriminações.

PSD sente-se enganado

As restrições à circulação em Lisboa foram viabilizadas pelo PSD e pelo CDS. Segundo António Prôa, os social-democratas abstiveram-se “porque foi afirmado que havia melhorias significativas na qualidade do ar”. O PSD queria consultar os estudos que sustentaram a decisão camarária, “mas quando o director da mobilidade, Tiago Farias, diz que eles não existem, sentimo-nos enganados”. Por isso, “ou a câmara prova que a medida é eficaz, ou então ela deve ser suspensa”.

Do lado do PS, Rui Paulo Figueiredo, líder da bancada municipal, sustenta que “a maioria dos lisboetas percebe bem esta medida, porque sabe que tínhamos de fazer alguma coisa, senão estaríamos sempre a pagar multas elevadas”, por causa da qualidade do ar: “Não tenho notado grandes reacções por parte de quem utiliza a cidade”, garante. ■



Reduzir emissões custa mil euros mas pode avariar o carro

O IMT homologou cinco filtros que reduzem emissões. A maioria é destinada a veículos pesados e os mecânicos alertam que muitos carros antigos não suportam esta peça.



O estado do ambiente na cidade é assim tão mau que justifique esta medida? Parece-me agressiva demais num contexto económico muito difícil.



RODRIGO ESTEVES DE OLIVEIRA
Constitucionalista

Não tenho sentido um clamor de contestação pela cidade. O único protesto que existiu teve uma adesão muito reduzida. A maioria dos lisboetas percebe bem esta medida.



RUI PAULO FIGUEIREDO
Líder da bancada do PS na Assembleia Municipal de Lisboa



A deliberação municipal que restringe a circulação em Lisboa admite que possam circular carros anteriores a 1996 ou a 2000, desde que, para isso, utilizem dispositivos redutores de emissões que sejam "homologados pelo Instituto de Mobilidade e Transportes" (IMT). O Negócios apurou, junto deste instituto, que há cinco dispositivos aprovados, porém, destinados a veículos pesados. Várias oficinas explicam que é possível aplicar estes dispositivos em veículos ligeiros, mas com maus resultados em veículos antigos.

De acordo com a oficina Paint Drive, no Porto, que faz instalação deste tipo de equipamentos, os preços rondam os 600 a 700 euros por cada filtro de partículas instalado, a que acrescem 100 euros de mão-de-obra. Porém, explica o funcionário Joaquim, "o que nos disse o nosso fornecedor é que não é possível montar esta peça nos carros antigos. Uma vez aplicaram num Seat Leon e aquilo correu tão mal que foi preciso mudar a centralina", justifica (a centralina é o dispositivo que controla os sistemas elétricos do motor).

O proprietário da Garagem Manique, em Lisboa, concorda que os filtros de partículas não são a solução indicada para Lisboa. "Na grande maioria dos carros antigos não se justifica aplicar os filtros", explica António Chiquita. "Aquilo é um filtro de porcelana que acumula os gases", que são eliminados através do processo de regeneração. "Mas para se chegar a esse processo é preciso conduzir a velocidade elevada durante cerca de meia hora, pelo que em circuito urbano, no pára-arranca, isso não acontece". Ora, se a regeneração não se fizer, o filtro "cstraga-se".

Na Garagem Manique, os filtros são aplicados por 750 euros mais IVA, a que acresce mão-de-

Dispositivos mais baratos em estudo

Apesar de a deliberação municipal exigir que sejam utilizados apenas dispositivos homologados pelo IMT – filtros de partículas, estão em estudo outras soluções. Hugo Tente, investigador da Faculdade de Ciência e Tecnologia, explicou ao Negócios que foi proposto à autarquia que se adopte um procedimento autónomo, que passe pela certificação da instalação de dispositivos mais baratos, que dispensem a custosa análise da redução de emissões. Dessa forma poderia garantir-se que os veículos subiam pelo menos uma norma Euro. Para isso seria necessário alterar a deliberação camarária e emitir algum documento.

obra a rondar os 150 euros, caso a aplicação do dispositivo não seja muito difícil. Num pesado, a aplicação deste aparelho oscila entre oito mil a 10 mil euros.

Centro de inspeção não certifica emissões

Os contestatários da restrição à circulação em Lisboa argumentam que, quando se leva o carro à inspeção periódica obrigatória, os técnicos medem a emissão de gases. Isso não poderia atestar quais os veículos que podem circular? Segundo o IMT, não. "A determinação do nível das emissões de um modelo de veículo" só "é possível em laboratório de ensaios devidamente qualificado para a determinação das emissões dos motores de combustão interna". E essa não é uma valência dos centros de inspeção. ■

BRUNO SIMÕES