



Novas abordagens

Neste capítulo discutem-se as novas tendências na abordagem ao tema da energia, como a inclusão do transportes, a economia do hidrogénio e os instrumentos económicos para alterar comportamentos e contrariar as tendências de crescimento dos consumos ou a dependência externa em relação aos combustíveis fósseis.

O sector dos transportes

O sector dos transportes aparece, para a maioria das pessoas, desligado do sector da energia. Mas basta pensar no que faz mover os veículos que utilizamos para nos deslocarmos, seja em transportes públicos ou privados, para se perceber as ligações que existem entre esses dois sectores:

Os veículos com motores de combustão interna utilizam algum tipo de combustível para lhes fornecer a energia química que convertem em movimento; os veículos com motores eléctricos vão buscar energia à mesma rede eléctrica que abastece as nossas habitações, escritórios, escolas, lojas, etc., que é produzida a partir de fontes primárias renováveis e não renováveis (com um domínio significativo das segundas).

O sector dos transportes, principalmente devido ao excessivo uso do transporte individual motorizado, foi o que viu crescer mais as emissões de gases de efeito de estufa.



Os principais problemas derivados do excesso do tráfego de veículos nos núcleos urbanos e nas principais vias de acesso são o congestionamento urbano, as dificuldades de estacionamento de veículos, a poluição sonora e atmosférica e os conflitos de uso entre diferentes grupos de população e sectores de actividade (distribuição, comércio, pequena indústria e oficinas, transportes públicos). A poluição sonora é evidente devido à concentração de um grande número de veículos a motor numa área reduzida e muito frequentada.

A poluição atmosférica dos núcleos urbanos constitui um dos mais graves impactes do tráfego rodoviário. Sob o efeito da luz solar, alguns contaminantes atmosféricos produzem poluentes secundários como o ozono troposférico (O₃), fortemente irritante, oxidante e cancerígeno e outros compostos, responsáveis pelo nevoeiro fotoquímico, a típica neblina, nociva para a saúde humana, que cobre os grandes aglomerados urbanos.

A forma como escolhemos nos deslocar de um sítio para outro influencia muito a qualidade do ambiente que vivemos nas cidades.

Por outro lado, quanto mais usados forem os transportes públicos, mais as empresas que por eles são responsáveis poderão proporcionar um serviço público de qualidade, com melhores horários e percursos mais abrangentes.

Torna-se assim particularmente interessante a coordenação do modo pedonal e ciclável com os transportes públicos nos modos ferroviários e a mesma deve ser incentivada.



**SUGESTÃO: USAR ESTE ESPAÇO PARA REFLEXÕES
SOBRE IDEIAS E O MODO COMO SE PODE POUPAR
ENERGIA NAS DESLOCAÇÕES DO DIA-A-DIA.**



A Economia do Hidrogénio

O hidrogénio é o elemento mais abundante do universo e é o combustível das estrelas.

Tem 8 vezes o poder detonante da gasolina e é utilizado como combustível dos foguetões que transportam naves e satélites para o espaço.

Tem muitas aplicações industriais, a sua produção é relativamente barata.

A sua utilização para a produção de energia eléctrica é feita à base de células de combustível, que promovem uma combustão controlada do hidrogénio com consumo de oxigénio, produção de energia eléctrica, água e algum calor.

Há ainda bastantes problemas a dominar na tecnologia do hidrogénio, quer no custo e forma de produção, quer no transporte, na distribuição, no armazenamento e na utilização em larga escala para os usos mais comuns. Esses usos vão desde a produção de energia para o consumo doméstico até para os transportes. Existem já várias propostas técnicas em estudo para cada uma dessas áreas, e inclusive protótipos de veículos movidos a hidrogénio, praticamente não poluentes.

Quando esses problemas estiverem resolvidos a um nível satisfatório para a sua viabilidade económica, poderá ser instituída uma economia do hidrogénio como actualmente existe a economia do carbono (combustíveis fósseis).

É preciso fazer notar, contudo, que o hidrogénio não é uma fonte primária de energia, pois não existe livre na Natureza em quantidades utilizáveis, tem que ser produzido, p.e. pela electrólise da água, e para tal é preciso usar outra forma de energia (renovável ou não).



Os Instrumentos Económicos

Todas as actividades económicas têm efeitos sobre o ambiente (impactes) cujos custos têm de ser pagos de alguma forma: ou pelos utilizadores desses bens ou serviços, ou por toda a sociedade, que terá de utilizar as receitas dos impostos para resolver esses custos. De modo a promover o Desenvolvimento Sustentável podem utilizar-se Instrumentos Económicos que irão promover um uso racional de recursos naturais, a redução da poluição e dar o incentivo para a inovação tecnológica.

Há vários tipos de instrumentos económicos que podem ser usados para melhorar o desempenho ambiental de um determinado sector da economia:

- Subsídios públicos, como incentivos a determinados projectos ou práticas (p.e. esta publicação foi apoiada por subsídios públicos, que entidades governamentais atribuíram ao GEOTA para a sua produção);
- Garantias e seguros de crédito (quando há uma terceira entidade publica ou privada que cobre o risco em relação a um empréstimo bancário, necessário para o investimento num projecto ou numa empresa – i.e. caso algo corra mal, essa entidade responsabiliza-se pelo pagamento do empréstimo ou do crédito contraído);
- Impostos e taxas (destinam-se a arrecadar dinheiro para o tesouro público mas a sua cobrança pode ter em consideração alguns aspectos, como p.e. o desconto no Imposto Automóvel pela eficiência energética dos veículos, ou a redução dos impostos sobre a propriedade de imóveis caso a habitação apresente uma boa classe energética; também podem funcionar em sentido inverso, como os impostos sobre os produtos petrolíferos, para desincentivar o consumo de combustíveis; pode ter-se a mesma discussão em relação aos impostos sobre as ineficientes lâmpadas incandescentes *versus* as eficientes lâmpadas fluorescentes);
- Tarifas (é cobrada em função de um serviço ou bem usufruído pela entidade que o comercializa, como é o caso da água, da electricidade, do gás; as formas como são cobradas, com ou sem escalões, podem facilitar ou dificultar os usos racionais desses recursos; o GEOTA defende que os usos intensivos de energia devem ser mais onerosos que os usos eficientes);



- Isenções fiscais (traduzem-se em descontos aos impostos que as empresas ou os particulares deverão pagar caso, p.e. invistam em energias renováveis).

A adequação dos instrumentos económicos ao serviço de políticas ambientais não é uma tarefa fácil e compete ao Estado fazer esse trabalho.

Com vista a promover junto do Estado e da opinião pública as vantagens e os princípios da Reforma Fiscal Ambiental (alteração do sistema fiscal tendo em consideração aspectos de desempenho ambiental dos bens ou serviços sujeitos a impostos), O GEOTA desenvolve uma campanha desde 2001, em coordenação com o *European Environmental Bureau* (uma união de ONG de Ambiente de todos os países da Europa).

Os princípios da Reforma Fiscal Ambiental são os seguintes

- Alteração do peso dos impostos sobre o trabalho para um reforço dos impostos e taxas sobre os maus comportamentos ambientais;
- Neutralidade fiscal (o valor total cobrado deve manter-se).

Desta forma espera-se obter um duplo benefício:

- Melhoria do ambiente (pelo melhor comportamento dos agentes económicos e dos consumidores e incentivo à inovação tecnológica);
- Aumento do emprego (pela maior eficiência das empresas, novas actividades económicas mais “verdes”, melhores condições económicas e aumento do poder de compra).

Os países da União Europeia com as mais avançadas Reformas Fiscais Ambientais (Suécia, Dinamarca, Holanda, Alemanha) que respeitaram estes princípios, facilitaram desta forma a aceitação pública das reformas com o fortalecimento do emprego.

Na página do GEOTA é possível encontrar alguma informação sobre este assunto.

