Ficheiro de áudio

[Entrevista\_MUBi.m4a](https://fcshunlpt-my.sharepoint.com/personal/adorean_ec_campus_fcsh_unl_pt/Documents/Ficheiros%20Transcritos/Entrevista_MUBi.m4a)

Transcrição

Mário Alves:

... as bicicletas elétricas privadas já não é considerado micromobilidade (riso). E então há assim um pouco de... e eu por acaso... as bicicletas não elétricas é considerado... não, não é uma micromobilidade porque não tem motor, é isso?

Cristian Adorean:

É, é micromobilidade... é micromobilidade. Mas nós, de facto, na nossa investigação, estamos a analisar a micromobilidade elétrica... (inaudível). E sobretudo as bicicletas elétricas partilhadas e pessoais, e as trotinetes elétricas... partilhadas e pessoais.

Mário Alves:

... partilhadas e pessoais. Ok, muito bem, o que é importante é termos uma definição comum, sabermos o que é que estamos a falar.

Cristian Adorean:

Exato.

Mário Alves:

... porque... tem sido complexo no passado, não é? Eu acho que já no... nos primeiros e-mails que trocámos há uns meses, eu dizia que era muito importante a distinção entre a mobilidade ativa e a mobilidade...

Cristian Adorean:

Exato sim, sim, sim.

Mário Alves:

... micromobilidade! Não é? Que é um pouco uma confusão frequente. Porque é que é importante a mobilidade ativa distinguir porque a mobilidade ativa tem, de facto, muitos benefícios de saúde, não é? Que são para o utilizador e que a mobili... micromobilidade elétrica não tem, não é? Em termos de solu...

Cristian Adorean:

Sobretudo as trotinetes, sim. Sobretudo as trotinetes.

Mário Alves:

Exato! Pois, e aí é importante distinguir uma coisa, porque as bicicletas elétricas, de facto a... Há muitos estudos que já apontam que se pode fazer mais ou o mesmo exercício que de bicicletas normais, não é? Estás ciente dessa... conceito contraintuitivo, não é? É isso, não é?

Mário Alves:

As pessoas com bicicletas elétricas fazem mais quilómetros, com mais frequência, durante mais tempo na sua vida, não é?

Cristian Adorean:

Sim, sim, sim. E até... até os... os resultados do nosso inquérito... Já agora, obrigado também pela ajuda com a disseminação do inquérito, já fechamos o inquérito, já analisámos os dados e em breve iremos partilhar os resultados... Agora estamos na reta final com as análises... Se tudo correr bem até... até agosto queremos fechar tudo, inclusive esta parte das.. da análise de stakeholders e.... depois iremos partilhar os resultados. E sim, de acordo com os resultados. As viagens de bicicleta elétrica, e sobretudo particular/privada... tipo são muito mais longas do que as viagens... o que faz sentido.

Mário Alves:

Exatamente. Mais longas, mais frequentes, não é? Eu próprio posso dizer que aconteceu o mesmo. Eu quando mudei para o Alto da Ajuda aqui no alto, junto ao palácio, a... quase que deixei de andar de bicicleta normal. Depois comprei uma elétrica, e comecei a andar muito, muito mais. Neste momento quase não uso carro, uso bicicleta elétrica por todo o lado. Inclusivamente, agora faço férias de bicicleta elétrica. Porque tenho 60 anos, portanto já permite fazer isso, não é? Eu acho que com uma bicicleta normal eu não iria fazer férias de bicicleta, não é? E, portanto, eu acho que estou a fazer muitos, muitos, muitos mais quilómetros de bicicleta elétrica do que faria de bicicleta normal, não é? E... mais frequente. A... outra coisa que queria dizer... a... saiu hoje um artigo que poderá te interessar, a dizer que as bicicletas elétricas substituem um... 1/5 das suas viagens substituem o carro não 1/5 das pessoas que compram bicicleta elétrica a... deixam de ter carro.

Cristian Adorean:

Quem é que... quem é que publicou o artigo, sabe?

Mário Alves:

Eu vou ver se procuro isso, já te mando. A... é um estudo suíço, ok? Dizer que, contrariamente às bicicletas convencionais, a... as bicicletas elétricas podem substituir muitas viagens de carro, inclusivamente a... as pessoas deixarem de ter carro, que é muito interessante. Acho que no futuro... E... e pronto, acho que é um pouco isso. Tu tinhas um conjunto de perguntas aqui, tens que me relembrar. Eu acho que depois destas observações iniciais...

Cristian Adorean:

Sim, claro que sim... são 6 perguntas, mas antes disso... vou precisar de... de gravar as suas respostas, até porque depois vou ter que que transcrever o áudio... a versão áudio, e depois utilizar na tese a utilizar. Autori....

Mário Alves:

Muito bem, não há problema nenhum.

Cristian Adorean:

Ok, muito bem. Vou ligar (a gravação) aqui no telemóvel... A... sendo assim, podemos começar com... com a primeira pergunta.

Mário Alves:

(inaudível)

Cristian Adorean:

Qual é o propósito fundamental da MUBi no contexto da micromobilidade elétrica?

Mário Alves:

Ok. Bom, a MUBi a... tem como propósito a... promover o uso da bicicleta na cidade, mas com uma variante... mas, para mim bastante interessante é que não temos isso como objetivo fundamental, mas o objetivo fundamental é uma melhor cidade. Isto é, a... o objetivo fundamental é diminuir o número de carros e não aumentar o número de bicicletas, o que não é a mesma coisa. E há muitos ativistas de bicicleta que pensam que, aumentando o número de bicicletas, se diminui o número de carros. Ora, isso não é uma equação tão direta, por vezes acontece, por vezes não acontece, não é. Por exemplo, se pusermos bicicletas em cima do passeio, estamos a transferir mais peões para bicicletas, o que não é muito interessante. Também acontece muito em zonas rurais, em que, por exemplo, na Holanda, a bicicleta faz competição com o transporte público, não é? Que tem vantagens e desvantagens, não é? Mais barato para o Estado, mais barato para as pessoas, mas, por exemplo, os idosos ou pessoas com... com incapacidades físicas de andar de bicicleta podem não, não, não ter transporte público, porque na Holanda não é rentável, não é? E, portanto, a... mais do que promover o uso da bicicleta, nós somos prós qualidade de vida nas cidades, e para isso é preciso diminuir o número de carros. Isso é algo que nós pomos sempre em primeiro lugar. Por isso mesmo é que temos sempre a questão da segurança das bicicletas e da... nós temos como primeira opção reduzir o número de carros. A segunda opção, reduzir a velocidade dos carros. Terceira opção: segurar as intersecções que são as mais perigosas, portanto, os cruzamentos é o sítio onde é mais perigoso e finalmente, a... se tudo isto não funcionar, então teremos que a... ter ciclovias segregadas do tráfico atual, ok? De qualquer forma, a nossa primeira batalha é reduzir o número de carros e fazer com que as cidades sejam 30 km por hora, ok? Porque se es... se o número de carros for reduzido e as velocidades forem 30 km por hora, acabamos por não precisar de muitas ciclovias, ok? Portanto, isso distingue um pouco a... MUBI de outras associações em que, principalmente os novos ativistas de bicicletas que pensam que ciclovias é o que precisa, toda a gente precisa de ciclovias, é preciso ciclovias, inclusivamente os políticos, como gostam de cortar a fita, não é? Inaugurar, fazer o discurso, gostar de modernidade. A... tem alguma tendência para construir ciclovias, muitas vezes sem convicção, e por isso se constrói mal, muito mal ciclovias e entre ir na estrada e uma ciclovia que é muito má e perigosa, nós, se calhar, preferimos continuar a fazer bem. É um pouco isso. Em a, em relação à micromobilidade, bom, nós somos os grandes defensores da bicicleta elétrica nesta definição que usas de micromobilidade. Portanto, achamos que a bicicleta elétrica irá revolucionar a mobilidade nas cidades, ok? Portanto, a micromobilidade elétrica será muito útil, principalmente em cidades como Lisboa, em que têm muitos declives. Portanto, a bicicleta elétrica é mobilidade ativa e extremamente importante para, de facto, reduzir o número de carros. Porquê? Porque sabemos que a bicicleta elétrica reduz e já tínhamos isso, alguns estudos já apontam para isso. O estudo de hoje também aponta que as bicicletas elétricas de facto, reduzem mais o número de carros que bicicletas convencionais.

Cristian Adorean:

E por exemplo, qual a posição da MUBi face às trotinetes elétricas, já agora?

Mário Alves:

A nossa posição de... não temos grande posição em relação às trotinetes elétricas, no entanto, temos algumas preocupações. Por exemplo, a Câmara de Lisboa a.. colocou a... colocou hubs de trotinetes partilhadas nos estacionamentos de bicicletas, o que torna que o estacionamento de bicicletas está muitas vezes cheio de bicicletas partilhadas, não usadas, não é, portanto, estacionadas. Portanto, torna-se muito difícil estacionar agora quando se quer estacionar bicicletas nos Us invertidos chamados Sheffield. A... temos que afastar as... as trotinetes para pôr uma bicicleta, não é? Isso acho que é um problema não das trotinetes, mas um problema da Câmara de Lisboa, em que não tem estacionamento suficiente. A... e, portanto, nós queremos que a Câmara de Lisboa crie mais estacionamentos, e de maneira que haja lugar para as trotinetes (telefone a tocar). A... sobre o estacionamento, que é muito importante e também somos contra o estacionamento em cima do passeio, tal como por ciclovias em cima do passeio. O passeio é algo sagrado para nós, portanto, a bicicleta, estacionamento de bicicletas e para trotinetes deve estar na... num lugar de carro, ex-lugar de carro, ok? Portanto, deve ser desafetado um lugar de carro para colocar estacionamento de bicicleta e trotinetes. A... A vantagem de reduzir o número de estacionamento é que também é um win-win, não é? Portanto, temos estacionamento de trotinetes, temos estacionamento para bicicletas e temos menos um carro/lugar de carro para estacionar. Isso é uma estratégia e tática comum em muitas cidades europeias de reduzir o número de carros. Quanto menos estacionamento for oferecido em Lisboa, melhor. E isto é problema político é difícil de resolver... (inaudível). Portanto, a MUBi não tem uma posição, nem a favor, nem contra fortemente as trotinetes, mas na minha posição, agora vou mudar de chapéu, não é? Porque eu sou secretário-geral da Federação Internacional de Peões, não é? Talvez podemos fazer outra entrevista do ponto de vista dos peões para não confundir as coisas, mas claro que os peões têm mais problemas para as trotinetas, não é? Porque há uma ocupação indevida e abusiva do passeio. Em Portugal por causa da calçada branca, não há muita circulação em cima dos passeios, mas noutros países da Europa há um problema de circulação em cima dos passeios etcetera, mas isso é um problema mais dos peões que a MUBi também tem sempre muito cuidado com os peões. A.. mas, como não é bicicletas, nem é peões, portanto, a MUBi não se tem pronunciado sobre essa questão. A... a outra coisa que nós temos dito, e isto tem a ver com considerar as trotinetes elétricas, muitas vezes por propaganda dos... da Lime e da Bolt como mobilidade ativa. Não nós recusamos a ideia de que trotinetes elétricas é mobilidade ativa a... e, nós sabemos que as trotinetes elétricas também têm a... grandes impactos ambientais. Porque está tudo ligado um pouco à durabilidade de cada trotinete. Há 3-4-5 anos, uma durabilidade trotinete era cerca de uma média de 3-4 meses. Acho que as empresas agora estão muito mais concentradas em prolongar, não é? Agora os últimos estudos já falam em 1 ano, um ano e meio, 2 anos. A... o que melhora muito o impacto ambiental, mas temos sempre os problemas também... da... do recarregamento, não é? Das baterias. Muitas vezes é feito com carros e combustíveis fósseis, não é? Ou dantes também havia os chargers, não é? Como é que se chamava, na altura, eram as pessoas individuais que carregavam as baterias das trotinetes. Mas eu acho que isso deixou de ser usado, certo? Já não há... já não há carregar as baterias individualmente, não é? Em... em freelance, creio eu. Não sabes sobre isso?

Cristian Adorean:

Não tenho a certeza, não tenho a certeza, mas eu acho que sim... Acho que... Acho que já não...

Mário Alves:

Ok, esse sistema era extremamente complexo porque as pessoas depois punham as trotinetes em cima do passeio quando deixavam carregar, tem problemas por exemplo de incêndios.... Acho que pode ter sido uma maneira, uma forma deles terem acabado com isso, não é? Podes imaginar, por exemplo, uma casa com... a... pessoas carenciadas, não é, que o... não é usavam esse dinheiro de carregar trotinetes deviam viver em blitch, não é? A... e carregavam 20 trotinetes à noite a... com sistemas elétricos muito complexos, não é? Poderia criar incêndios graves, não é? Isso tem acontecido nos transportes públicos de vários países, tem havido incêndios causados por trotinetes e, portanto, as trotinetes têm grandes desvantagens. A... outro problema das trotinetas é que não a... retiram a... viagens de automóvel. Na Europa, as estatísticas que temos é que retiram cerca de 3 a 8% de viagens de automóvel. Que é... como? Muito menos que as bicicletas. Para além de não teres os beneficio... benefícios de saúde que têm as trotinetes (engano), que têm as bicicletas e o facto de ter todos estes problemas ambientais e sociais, passeios, opção de passeios etc. Portanto, a MUBi vê com algum ceticismo esta... esta ideia que as trotinetas podem ser uma solução... A... mas não se pronuncia ativamente sobre isso, a... mas sabe-se internamente que é essa a nossa posição. A... as trotinetes privadas já têm outro tipo de vantagens, ok? Que é... a... não ocupa os passeios em estacionamento, não é? As pessoas levam para casa ou para o trabalho, portanto, não há estacionamento abusivo dos passeios de estacionamento com as bici... com as trotinetes privadas. A... e eu creio que as trotinetes privadas têm uma durabilidade maior, não é, que as partilhadas. Podem ter menos impactos ambientais. Muitas bicicletas partilhadas acabam dentro do Tejo em cima de uma árvore ou descampado, não é. Portanto há lixo também inerente a bicicletas (engano) trotinetes partilhadas. A... e portanto, e as trotinetes privadas podem ter uma função nas periferias da cidade, a... para fazer, first- ou last-mile não é? Portanto, no transporte público. Para chegar a casa, por exemplo, de Oeiras, Carcavelos para... toda aquela as trotinetes elétricas privadas podem fazer esse serviço. Não é credível que as bicicletas partilhadas possam servir desse... para esse serviço em zonas periféricas, porque eles querem, de facto, é a... alta procura, procura bastante elevada, tendo no centro da cidade, mas deve de certa... cidade temos problemas com os passeios, etc etc etc. Isso é uma longa resposta, mas é mais ou menos isto.

Cristian Adorean:

Ficou esclarecido. Ah então a segunda, a segunda pergunta seria: Quais são os principais... os princípios, as missões e as ações adotados pela MUBi para promover a micromobilidade elétrica?

Mário Alves:

Bom, é preciso ter muito cuidado porque nós só promovemos a bicicleta elétrica. Nós não promovemos trotinetes. A... nós fazemos alguma divulgação, por exemplo, combater o mito de que a bicicleta elétrica é para preguiçosos e para pessoas que não fazem exercício, não é? Nós publicamos coisas sobre isso, explicar que não, não é? Há pessoas que não entendem... leigos, que não percebem que a bicicleta elétrica de facto, as pessoas podem fazer mais exercício que as normais. Agora, por exemplo, tenciono... tencionamos publicar este artigo em que diz que as bicicletas elétricas constituem mais viagens de automóveis do que todos os outros... bicicletas e trotinetas etc. E, portanto, fazemos um pouco essa, mas não nos focamos sobre a questão das bicicletas elétricas, ok? Mas temos uma ideia muito favorável para bicicletas elétricas. A... ou normais partilhada, não é? Portanto, a GIRA em Lisboa são muito importantes, foram muito importantes para vulgarizar e, principalmente, em cidades em que não há espaço dentro das casas para guardar bicicletas, não é? E, portanto, isso é muito importante. As pessoas poderem usar as bicicletas partilhadas, que podem ser elétricas ou não elétricas, não é? Já agora bicicletas partilhadas, não elétricas não é micromobilidade, de acordo com....

Cristian Adorean:

É micromobilidade, mas não é micromobilidade elétrica, se não...

Mário Alves:

Ah ok, portanto, vocês é... o tema do doutoramento é a micromobilidade elétrica.

Cristian Adorean:

Sim, sim.

Mário Alves:

Já percebi. Ok muito bem. Certo. Então é isso, portanto nós, o que é que nós fazemos é basicamente... somos a favor do uso. Ah, e também temos a questão de... lutarmos muito e fazermos um grande lobby para que haja subsídios de aquisição de bicicletas elétricas. Portanto, micromobilidade elétrica nesta diz... já não nos pronunciamos contra os subsídios para a compra de trotinetes, mas achamos desnecessário mesmo, pouco interessante, ok? Mas não nos pronunciamos contra... Que eu saiba, acho que nunca nos pronunciámos contra. Está bem? Mas víamos com muito mais olho... melhores olhos, se estes subsídios para trotinetes elétricas fossem passados para bicicletas elétricas por causa das vantagens que a bicicleta elétrica tem em relação às trotinetes elétricas.

Cristian Adorean:

Quais foram e quais são os fatores positivos e negativos na implementação e expansão da micromobilidade elétrica na cidade... na cidade de Lisboa? Já... já falou, já falou assim... por alto... sim.

Mário Alves:

Não sei se eu já referi isso, mas convém sempre, sempre, que a MUBI só fala e só é a favor da micromobilidade elétrica em bicicleta, ok? Porque há a micromobilidade elétrica, por exemplo, os... os... os Segways, não é? Que... que é uma micromobilidade elétrica, caríssima, ridícula, que não serve para nada neste momento e ocupa os passeios. Enfim, é algo que é só para pessoas muito ricas, portanto, não é? Ou para turismo, não é? E, portanto, convém não misturar essas duas coisas, não é? Acho que tem que ser muito claro do nosso depoimento que... a... a micromobilidade elétrica para nós é só, é só as bicicletas elétricas... partilhadas e privadas... e portanto... Qual era a pergunta? Era o quê?

Cristian Adorean:

Quais... quais foram... desde a sua introdução e quais são neste momento, os fatores positivos, sim, positivos... vantagens e desvantagens.

Mário Alves:

As vantagens.

Mário Alves:

As bicicletas elétricas da Gira... Como?

Cristian Adorean:

Vantagens e desvantagens... fatores positivos e negativos...

Mário Alves:

Pronto e as bicicletas elétricas da... da MUBi, foram muito, muito importantes, ok? As pessoas tiveram contacto com a mobilidade elétrica em bicicleta pela primeira vez muitas delas. Podiam facilmente experimentar a... e o que nós sabemos é que a quase toda a gente prefere usar as bicicletas elétricas da GIRA e desprezam as outras, não é? Porque, enfim, tendência natural também de alguma preguiça. A... as pessoas preferem sentir-se, e porque Lisboa também tem muitos declives, altos e baixos. Portanto, as pessoas neste momento pelos números que nós tivemos acesso há uns anos, é que as bicicletas vulgares tradicionais eram muito, muito menos usados que as elétricas. A... tanto mais que agora a expansão das GIRAS é quase só elétricas e vão eletrificar as... as normais vão eletricá-las, creio eu. Acho que é um contrato que eles puseram agora para que haja eletrificação das bicicletas GIRA tradicionais. A... e, portanto, sim, tem vantagens em cidades como Lisboa tem muitas vantagens, o Porto também é muito declivoso para baixo e para cima e, portanto, é algo que infelizmente Portugal ainda tem poder... pouco poder de compra para comprar bicicletas elétricas e, portanto, é muito importante que haja subsídios para as bicicletas elétricas e para as bicicletas de carga elétricas também podem ser muito, muito importantes para as pessoas usarem... para levar os filhos, para levarem carga... Deliveries... cargas e descargas.

Cristian Adorean:

Muito bem. A pergunta número 4: Como avalia o desenvolvimento atual da micromobilidade elétrica na cidade de Lisboa?

Mário Alves:

Bom, a... já houve muitas fases, não é? Já houve uma fase em que houve a... 11 ou 12 operadores de trotinetes, não é? Antes do Covid e depois outros foram embora, ficaram 2 ou 3. Entretanto, isso em relação às trotinetes, não é? Portanto, houve também o... conglomerações, não é? Operadores que se fundiram/juntaram etcetera. Neste momento, acho que não há mais do que 2 ou 3, creio eu.

Mário Alves:

Quantos operadores de trotinetes (inaudível)?

Cristian Adorean:

Acho que são 5.

Mário Alves:

5 e lá, ok, muito bem, portanto é Bolt, Lime, Bolt, Lime...

Cristian Adorean:

Bolt, Woosh e... Está-me a faltar um... um operador. Mas são 5.

Mário Alves:

São 5. Ok, prontos. A... infelizmente, a... o executivo anterior e este executivo têm adotado uma medida de laissez-faire. Portanto, o que tem acontecido foi de 12 para 5 que aconteceu ou foi nada por atuação de políticas públicas. Foi só porque COVID... a... pôs muitas destas empresas em bancarrota ou deixou de ser interessante. A competição também deve ter prejudicado umas às outras e, portanto, não falo, mas que tiveram mais poder de investimento para resistir e outras que abandonaram, portanto, as políticas públicas em relação às trotinetes é de laissez-faire, é uma política muito de deixar andar, portanto, não há qualquer tipo de concessão, poderia haver uma concessão como se fez no Porto. Acho que é uma concessão de lugares de estacionamento. A... e o tem... tem uma regras muito mais eficazes para que o problema das trotinetas elétricas no passeio não seja um problema. Portanto, o Porto acho que fez um concurso público para lugares de estacionamento e ganharam 2 ou 3 companhias de bicicletas elétricas... de trotinetas elétricas que também têm bicicletas, certo? (inaudível) a Lime... a Bolt também tem bicicletas, certo?

Cristian Adorean:

Não tenho conhecimento sobre a cidade (do Porto)..

Mário Alves:

E também não sei... bons... Mas eu já vi aí bicicletas. Agora o problema das trotinetas e bicicletas elétricas privadas a… privadas… de empresas privadas, partilhadas, privadas e também são muito caras, não é? Portanto é para uso condicional ou para uso turístico. E depois traz-nos outro tipo de problemas que também podem ser muito graves, não é? Que é o uso turístico mistura o uso das trotinetes e das bicicletas com o (inaudível), isto é, álcool à noite, pessoas a andarem de um bar para outro. Isso em termos de segurança rodoviária é um cocktail explosivo, não é? E… pode inclusivamente impactar regras mais restritas para toda a gente por causa das bicicletas a… e das trotinetes elétricas estarem a ser usadas por turistas, ok? A… sobre as bicicletas elétricas da GIRA… Enfim, esperamos que o sistema continue a expandir, que haja mais estações GIRA, com mais bicicletas elétricas porque há um equilíbrio entre o número de bicicletas e o número de estações. Se houver muitas estações e poucas bicicletas, temos muitas estações vazias, não é? Tivemos muitas bicicletas e poucas estações. Temos estações cheia(s)… que também não é boa. Portanto, há aqui um rácio ideal a… que tem que se manter e, portanto, esperemos que a EMEL esteja a fazer um bom trabalho… A… tem havido muitos problemas com a app (aplicação). Problemas informáticos com a app da GIRA. Não tem nada a ver com a micromobilidade elétrica, mas a… tem a ver com informática e tem a ver… Tem havido problemas também… falta de bicicletas em certos locais, etc. Muito importante, talvez importante para a tua tese é que em cidades de clivosas, as bicicletas tradicionais tendem a acabar no sítio mais baixo, não é? Portanto, em termos de redistribuição, as pessoas têm tendência a apanhar a bicicleta para descer até ao rio, mas pouca gente terá a tendência para levar bicicleta para as estações do Alto de Lisboa, não é? Enquanto que as bicicletas elétricas ajudam a redistribuição, não é? Poderá haver algo mais pessoas um pouco para descer, mas também há de haver pessoas para subir e, portanto, a redistribuição, que é um mundo das formas poluentes, não é, porque é feita muitas vezes em veículos combustíveis fósseis, é menos gravoso quando se usa bicicletas elétricas. Por outro lado, as bicicletas elétricas são mais custosas, têm mais reparações, mais manutenção etcetera e, portanto, é algo que temos que equilibrar… algo, o sistema. As cidades com bastantes declives em (como em) Lisboa, acho que neste momento, se calhar mais aconselhável são as bicicletas elétricas. Esperamos que os sistemas continuem a funcionar bem. A… acho que é isto para dizer… sim.

Cristian Adorean:

Ok muito bem. A... próxima pergunta: Que cenários de desenvolvimento prevê, por exemplo, para daqui a 10 anos, a... relativamente à expansão da micromobilidade elétrica na cidade de Lisboa?

Mário Alves:

Bom, infelizmente, com a atitude das políticas públicas de não intervir, não é? A... e deixar andar, infelizmente, eu admito, admito que haja a.... introdução de sistemas elétricos de todo o tipo, não é? Vai haver uma explosão de todo o tipo de veículos elétricos. Nós nem estamos bem a imaginar, não é? Mas cadeiras elétricas, as pessoas mais velhotas, mais velhas poderão ter cadeiras, mais cadeiras elétricas, turistas cada vez mais, os turistas vão conhecer a... na Europa e, portanto, vão também usar cadeira... e devices elétricos. Portanto, eu admito que poderá haver uma explosão de devices... de veículos, de certa forma elétricos. E a... o Estado português tem uma atitude um bocado... lenta de reação, uma reação muito lenta em termos de lei, e a... admito que não tenha mão com o que vai acontecer no futuro, portanto... Têm uma atitude até de deixar andar, não é? Depois logo se vê que é uma expressão portuguesa que é muito boa, depois logo se vê. A... por exemplo, uma das questões que não sei se é mobilidade elétrica ou não, a... os veículos que usam os entregadores da Glovo, de UberEats.

Cristian Adorean:

Também o são, também o são.

Mário Alves:

É, mas não são bicicletas, não é?

Cristian Adorean:

Sim, não são bicicletas. Há alguns que usam bicicletas também.

Mário Alves:

Mas quase todos não pedalam em... aquilo que se chama em inglês “throttle”. (inaudível)... as bicicletas que não têm... não são assistidas por motor, não são bicicletas, apesar de parecerem bicicletas. Mas se olharmos com atenção aos entregadores nas subidas, não pedalam, vão sozinhos para cima, não é? Portanto, há um motor que empurra a bicicleta elétrica, portanto, até podemos definir no início da tese, podemos definir bicicleta elétrica, há bicicletas de throttle, isto é, (inaudível) sem pedalar, e bicicletas assistidas, não é?

Mário Alves:

Se calhar as 2 são... são micromobilidade a... só que uma delas é ilegal. Eu acho que também é importante referir que as bicicletas com throttle dos entregadores, são ilegais, portanto, terão de ser consideradas motociclos. A... e, em princípio, precisam de capacete, matrícula, etc. (inaudível) bicicletas... só que como parecem bicicletas têm pedais... os polícias não percebem bem a diferença e, portanto, neste momento estão a ser classificadas como bicicletas, mas não são bicicletas. Segundo a lei Europeia, bicicletas elétricas com throttle, com acelerador, não são consideradas bicicletas elétricas, ok? Não são pedelecs... é essa (inaudível).

Cristian Adorean:

Ok e agora a última pergunta: Como avalia a transformação da cidade de uma mobilidade baseada em combustíveis fósseis para a micromobilidade elétrica nas viagens de curta distância?

Mário Alves:

A.... Bom. É óbvio que... é óbvio que, comparado com um veículo de (inaudível) fácil, as trotinetes elétricas, por mais impactos ambientais que tenham, a... é, talvez talvez, isto é ainda para discutir, preferível... tenho quase a certeza que é preferível, apesar de que as trotinetes elétricas que também têm um problema que é um paper de... Técnico, Instituto Superior Técnico, em que falam... em que diz que os custos de saúde por pessoas que partirem a cabeça, os braços, os dentes, a... são 10 vezes mais do que as virtudes, os... as poupanças... a... ambientais, as trotinetes, ok? Conheces esse paper?

Cristian Adorean:

Não, não conheço. Depois, se...

Mário Alves:

Não? Eu posso mandar esse paper também... Prontos, é um paper a analisar, a discutir, mas é óbvio que as trotinetes elétricas podem ser muito perigosos, porque têm uma roda muito pequenina. A... hoje as calçadas não é, muitas vezes de granitos ou muito... complicadas se houver um buraco, és projetado para a frente, o teu centro de gravidade é bastante alto, a... é instável, muitas vezes vai 2 pessoas em cima da trotinete, não é? Às vezes 3. A... 2 das quais estão bêbadas e, portanto, pode ser um problema. A... e, portanto, a questão da saúde do próprio não só não faz exercício, porque... como pode ter custos sociais muito altos. Portanto, por causa dos sinistros da... das trotinetes. E, portanto, a... apesar de tudo, eu admito, e isto é com um grande ponto de interrogação que as trotinetes elétricas é uma micromobilidade em geral, que seja positivo para a substituição dos carro. Em termos de futuro, a... nós sabemos que a mobilidade só muda com aquilo que os ingleses chamam... com “carrot and the stick”, não é? Só com cenouras e restrições ao... Os políticos portugueses têm muita tendência para a cenoura, que é eleitoralmente mais favorável, e têm muitas dificuldades em relação ao pau, não é, às restrições. Ora, tentar mudar a mobilidade em combustíveis fósseis de carros só com cenouras não resulta, nós sabemos bem isso, não é? E, portanto, não vejo com grande otimismo a redução do número de carros para entrar em Lisboa, o que poderá acontecer, mas Portugal é pobre, é, que os carros que tornem mais elétricos, não é. A... em 10 anos vão-se tornar mais elétricos, mas Portugal é pobre. Portanto, a taxa de penetração dos carros elétricos não será o mesmo de que na Noruega, por exemplo, em que eles têm muito dinheiro e compram peças. A... e, portanto, a... não vejo com grande otimismo a redução dos combustíveis fósseis que têm estado a chegar às cidades portuguesas. Enquanto não houver uma... medidas políticas mais sérias de planeamento que tenha restrições, assim como vatagens em usar a bicicleta, andar a pé, transportes públicos, etc. Dito isto, Portugal fez algumas coisas, mas lá está, com uma redução tarifária dos transportes públicos. Há 4 ou 5 anos...

Cristian Adorean:

Foi em 2019.

Mário Alves:

Foi uma... foi, foi uma medida muito positiva, mas lá está, os carros continuaram a crescer, portanto, cenouras não resultam. Por melhor que elas sejam, não resultam porque os carros continuam a crescer, apesar das reduções tarifárias de transportes públicos. E, portanto, enquanto os políticos não perceberem que isto não vai lá só com cenouras, não vejo com grande otimismo os próximos 10 anos, seja com mobilidade, micromobilidade elétrica, seja com bicicletas tradicionais, seja como andar a pé ou o transporte público.

Cristian Adorean:

Ok muito bem. Muito bem. Da minha parte é tudo, não sei se há mais alguma coisa que... que... o Mário queira acrescentar ou destacar...

Mário Alves:

Não mas... A... não, eu acho que... acho que, é esta questão de ser muito, muito importante distinguir a mobilidade... a micromobilidade da mobilidade attiva, que não é a mesma coisa. Sim, porque isso é extremamente diferente. Crucial em termos de políticas públicas, ok? O que eu costumo dizer é que a mobilidade ativa é para promover, e a micromobilidade é para gerir.