

COMO ANDAR A PÉ E DE BICICLETA AJUDAM PARA O FUTURO DE BAIXO CARBONO

O DESAFIO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS



As mudanças climáticas são hoje um dos maiores desafios enfrentados pela humanidade.



Mais da metade da população mundial já vive em áreas urbanizadas e estima-se que em 2050, 70% da população estará vivendo nas cidades.



No Brasil, o IBGE aponta que a população urbana é de 85% e chegará a 90% em 2020.



Dentro das atividades urbanas, a principal fonte de emissões - e a que mais cresce no país - é a mobilidade, em função da queima de combustíveis fósseis durante nosso deslocamento.



As cidades consomem 60% da energia mundial e é onde emitimos 70% dos Gases de Efeito Estufa (GEE) que causam o aquecimento global e contribuem para as mudanças no clima do planeta.



TRANSPORTE ATIVO: MOBILIDADE DE ZERO CARBONO

- A redução de emissões de GEEs nas cidades deve passar por uma combinação entre tecnologias de baixo carbono, mudanças no modo de transporte e políticas de adensamento e uso do solo.
- Bicicleta e caminhada combinadas ao maior uso do transporte coletivo: soluções ideias para a redução de emissões.
- Outras externalidades positivas: redução de poluição local, melhorias na saúde, e promoção de espaços públicos mais acessíveis e que dão vitalidade às cidades.

INTENSIDADE DE EMISSÕES POR MODAL (IPEA) EMISSÕES RELATIVAS DE CO2E DO TRANSPORTE URBANO (EMISSÕES/KG DE CO2/PASSEIRO/KM):

MODAL					
ÍNDICE DE EMISSÃO (METRÔ = 1)	1	4,6	36,1	20,3	0



CAMINHOS PARA A MOBILIDADE DE BAIXO CARBONO

As cidades precisam se reconfigurar a partir da lógica do pedestre e do ciclista, incluindo tecnologias de baixo carbono no transporte coletivo.

As decisões tomadas hoje sobre meios de transporte afetarão de forma profunda como serão as cidades de baixo carbono do futuro.

Segundo estudos do ITDP um foco em políticas cicloviárias reduziria as emissões de transporte em 11% até 2050.

A bicicleta também tem potencial no transporte de carga e logística, substituindo caminhões e vans em uma escala local.

IDEIAS PARA O PLANEJAMENTO GERAL DA BICICLETA

No final de 2016, o Brasil ratificou sua "Contribuição Nacionalmente Determinada" (NDC) no Acordo de Paris com o compromisso de implantar ações e medidas para reduzir 43% das emissões até 2030.

Entre as medidas na área de transportes está a melhora da tecnologia dos modais, o incentivo aos biocombustíveis e criação de mais infra-estrutura para os transportes ativos e coletivos.

É fundamental que a NDC reconheça pedestres e ciclistas como ferramentas de um futuro de baixo carbono e como parte importante na descarbonização dos transportes.

Além disso existem outras estratégias que poderiam ser adaptadas para incorporar a mobilidade ativa como possibilidade de reduzir emissões, por exemplo:

- Pagamento por Serviços Ambientais (PSA)
- isenções de impostos
- mercado de créditos de carbono



POLÍTICAS PÚBLICAS E OS PLANOS DE MOBILIDADE

+20MIL

Todas as cidades com mais de 20 mil habitantes precisam fazer seus Planos de Mobilidade Urbana (PlanMobs) até 2019, que podem e devem se conectar com políticas locais de baixo carbono e com planos diretores.

LEIS

Inúmeras cidades já possuem leis do clima, além de fundos específicos, que podem contribuir com um arcabouço legal para o avanço das políticas cicloviárias.

BICI

Políticas climáticas locais devem reconhecer a bicicleta como uma ferramenta importante no desenvolvimento de cidades de baixo carbono.

BOAS PRÁTICAS

RIO DE JANEIRO

Acessou financiamentos do Banco Mundial para a promoção de uma cidade de baixo carbono, com a bicicleta como um componente essencial.

RECIFE

A Secretaria de Meio Ambiente do Recife tem integrado seu Plano de Mudanças Climáticas com o Plano Diretor Cicloviário para que a bicicleta contribua para sua meta de redução de emissões de GEE.

MONTREAL

A Universidade de McGill, em Montreal no Canadá identificou que um aumento de 7% da infraestrutura cicloviária promoveu uma redução de 2% das emissões de GEE da cidade.



A bicicleta também é uma ferramenta importante de adaptação e resiliência às mudanças climáticas. O WRI ressaltou em um estudo a importância do uso da bicicleta durante o terremoto do México, como modo de resgate, distribuição de mantimentos e socorro às vítimas. Embora terremotos não tenham causas climáticas, eles têm impactos similares a furacões e chuvas extremas, que inviabiliza de forma similar a infraestrutura local.

REFERÊNCIAS

Bibliografia: estudos e outras referências para quem queira se aprofundar no assunto.

- MCTI, Sistema de Registro Nacional de Emissões
- A Global High Shift Cycling Scenario
- Cycling delivers on the Global Goals

- MRV of cycling: Measuring the carbon impact of bicycle policy and infrastructure
- Cycle more Often: 2 cool down the planet - Quantifying CO2 savings of cycling
- Transporte Urbano Sustentável: Evitar-Mudar-Melhora (A-S-I)

Esta publicação faz parte da Campanha Bicicleta nos Planos



Autoria
Aline Cavalcante
João Lacerda
contato@climaemobilidade.co



Walter Figueiredo De Simoni

Realização



Apoio

