



**Bloco de Esquerda**

**PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 152/X**

**Recomenda ao Governo a promoção de redes de modos suaves a integrar nos Planos de Mobilidade Urbana, previstos pela Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, Lei n.º 10/90 de 17 de Março e o Decreto-lei n.º 380/99**

Portugal situa-se na média dos países europeus em relação à taxa de motorização mas simultaneamente é dos que apresenta menor taxa de mobilidade. O que parece ser contraditório, na verdade não o é. O paradigma de deslocação em modo rodoviário e em transporte individual conduziram a uma situação em que os Portugueses demoram em média mais tempo do que outros cidadãos europeus para percorrer o mesmo trajecto e, talvez por isso, o índice médio de deslocações diárias seja menor.

Isto normalmente equivale a um sistema de transportes menos eficaz (serve menos os desejos/objectivos de mobilidade das pessoas) e menos eficiente (serve pior a mobilidade das pessoas, com os meios/recursos disponíveis). Este tipo de característica dos sistemas de transporte tem um impacto fundamental nas sociedades dos nossos dias: reduz a produtividade das sociedades urbanas e acrescenta-lhe o desperdício e o sobreconsumo de recursos cada vez mais escassos (espaço e tempo).

Em Portugal, o perfil do sector dos transportes incorpora tão só tudo que há de pior numa mobilidade insustentável. Preponderância esmagadora do modo rodoviário de transporte em mais de 80% das deslocações das pessoas e mercadorias, debilidade enorme no desenvolvimento de sistemas de transporte mais sustentáveis (nomeadamente, uma relação de (in)eficiência energética virada ao contrário, enquanto

tendência de evolução nos passageiros e nas mercadorias), uns operadores de transporte completamente desarticulados entre si e entre eles e os responsáveis políticos pela definição de políticas de mobilidade sustentáveis, a nível local e nacional e um sistema de transportes públicos cada vez mais caros, perdendo todos os anos utilizadores para o transporte individual na realização da mobilidade quotidiana, essencialmente nas grandes áreas urbanas.

Acresce a estas características uma outra que, em comparação com outros países europeus, coloca certamente Portugal na cauda da União Europeia: a quase inexistência de redes de infra-estruturas para a circulação de modos suaves de transporte, não apenas como factor potenciador da sua utilização em percursos de lazer, mas sobretudo como um incentivo para um modo de transporte alternativo, quer ao transporte individual, quer ao próprio transporte público. Deste ponto de vista, a fraquíssima diversificação das redes de transporte existentes na maior parte das nossas cidades – não há uma única rede ciclável em funcionamento, em qualquer cidade portuguesa, que atravesse, por exemplo, o respectivo centro urbano – é mais um factor de agravamento da fraca qualidade, especialmente ambiental, que caracterizam os sistemas de transportes existentes em Portugal.

É pois uma questão de urgência reclamar dos poderes públicos, responsáveis pela administração da “coisa pública comum”, decisões que concorram para um maior equilíbrio ambiental dos sistemas de transporte em Portugal, e que funcionem como alavancas de intervenção dos poderes públicos para a regeneração e melhoria da qualidade e sustentabilidade do modo de vida urbano nas nossas cidades. Nesse sentido, a introdução de redes de modos suaves nas cidades (infra-estruturas dedicadas para a circulação de bicicletas, skates, patins ou outros modos de deslocação individual), em articulação com a defesa de uma estrutura verde urbana, constituiria uma oportunidade para um novo perfil de mobilidade em Portugal, mais sustentável e mais próxima duma melhor qualidade de vida que se entende defender.

Ao mesmo tempo, o sector de transportes continua a ser em Portugal o principal responsável pelo agravamento da emissão de gases que contribuem para o efeito de estufa (GEE). Segundo declarações de Ana Paula Vitorino, Secretária de Estado dos Transportes: “O sector dos transportes aumentou as emissões de gases com efeito de

estufa em 110 por cento, entre 1990 e 2010”. Este foi o sector que mais cresceu em termos de emissões. Em 1990, previa-se que este aumento se viesse a fixar em 25 por cento em 2010, mas as projecções apontam agora para os 33 por cento”.

O cenário de referência para 2010, apresentado pela última revisão do Plano Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC), de 31 de Janeiro de 2006, dá conta de um aumento de 39% das emissões de GEE, quando Portugal se tinha comprometido com um aumento de 27% entre 2008 e 2012.

Este quadro de evolução deve merecer a maior preocupação. Por um lado porque se não for travado este aumento de emissões de GEE, Portugal ver-se-á na eminência de despende entre mil milhões e dois mil milhões de euros como penalização pelo incumprimento dos compromissos internacionais. Por outro lado porque muita da fragilidade da economia Portuguesa decorre da sua ineficiência energética, da sua dependência da importação de combustíveis, particularmente destinados ao sector de transportes.

Urge portanto mudar de paradigma de desenvolvimento, também no campo da mobilidade e do transporte de pessoas e bens. A promoção de eficiência energética deve ser um dos objectivos a contemplar na regulamentação da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres; a melhoria das taxas de mobilidade deve ser o objectivo orientador para o planeamento urbano, o que implica colocar no topo das prioridades a eficiência dos transportes públicos e reconhecer as alternativas de modos de locomoção abrangendo modos que hoje são sobretudo associados ao lazer.

O percurso pedonal, o uso de modos suaves de transporte, como a bicicleta e o skate, representam já hoje uma percentagem significativa na deslocação em percursos urbanos.

Contudo a falta do seu reconhecimento, por ausência de referência nos quadros normativos dos instrumentos de ordenamento do território, significa que os Planos de Mobilidade incluídos nos Planos Directores Municipais não incluem a previsão de redes de modos suaves de transportes.

Importa colmatar esta ausência que tem como primeiro reflexo a falta de regulamentação consequente do Decreto-lei n.º 380/99 de 22 de Setembro, no sentido da criação de redes de modos suaves nos Planos de Mobilidade urbana.

O artigo 85º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 53/2000, de 7 de Abril e pelo Decreto-Lei n.º 310/2003, de 10 de Dezembro, consagra a «definição e caracterização da área de intervenção» nos planos directores municipais das «redes urbana, viária, de transportes». Contudo, o seu artigo 86º que contempla o conteúdo documental dos planos directores municipais remete, no n.º 3, a regulamentação dos demais elementos que os acompanham para portaria posterior. Embora as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 310/2003, de 10 de Dezembro tenham incluído alguns ajustamentos, o diploma continua a ser omissivo em relação às redes de mobilidade urbana.

Por seu lado a Portaria 138/2005, de 2 de Fevereiro, que se destina a fixar os «elementos que devem acompanhar cada um dos planos municipais de ordenamento do território» não contempla a regulamentação dos Planos de Mobilidade.

Assim, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda apresenta este Projecto de Resolução, no sentido de melhorar a qualidade de vida urbana, contribuir para a segurança dos utilizadores de transportes suaves, incentivar modos de locomoção alternativos ao transporte motorizado individual, e desse forma melhorar a eficácia e eficiência dos transportes em meio urbano.

**Nos termos regimentais e constitucionais aplicáveis, a Assembleia da República, reunida em plenário, resolve recomendar ao Governo que proceda à adequação da regulamentação do Artigo 86º do Decreto-Lei n.º 380/99 de 22 de Setembro no sentido de criar um quadro regulador dos Planos de Mobilidade dos Municípios que contemple as Redes de Modos Suaves de Transporte.**

Palácio de São Bento, 22 de Setembro de 2006.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,