

Projeto de Resolução n.º 806/XV/1.^a

Por mais estacionamento e mais opções de acondicionamento de bicicletas nos transportes coletivos

Nos últimos anos, Portugal tem dado passos importantes na generalização da mobilidade ciclável, com o objetivo de tirar cada vez mais automóveis das estradas e promover um meio de transporte mais amigo do ambiente. São cada vez mais os municípios portugueses com ciclovias e em 2021 e em 2022 Portugal foi o país que mais bicicletas produziu na Europa. Adicionalmente, há cada vez existem mais incentivos para a compra de bicicletas. Entre os incentivos existentes conta-se, nomeadamente, a descida do IVA aplicável à aquisição e reparação de bicicletas para 6%, descida esta conseguida no Orçamento do Estado para 2023 por proposta do PAN. No entanto, Portugal investe apenas 30 cêntimos por pessoa na promoção da bicicleta, o valor mais baixo em toda a Europa.

Andar de bicicleta tem múltiplas vantagens. Para além de ser um meio de transporte verde, a mobilidade ciclável incentiva também a um estilo de vida mais saudável, introduzindo uma atividade física ligeira às deslocações do quotidiano. A promoção da chamada “mobilidade ativa” é ainda mais relevante para Portugal quando nos apercebemos que, entre os 11 e os 17 anos, 78% dos nossos rapazes e 91% das nossas raparigas são inativas fisicamente¹ e que, em 2022, aumentou para 31,9% e 13,5% a percentagem de crianças entre os 6 e os 8 anos com excesso de peso e obesidade, respetivamente².

¹ <https://www.who.int/publications/m/item/physical-activity-prt-2022-country-profile>

² <https://www.dn.pt/sociedade/319-das-criancas-portuguesas-apresentam-excesso-de-peso-e-135-ja-sao-obesos-16598839.html>

Hábitos de saúde saudáveis devem ser incentivados desde a adolescência. Segundo a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (EMNAC)³, andar de bicicleta ou a pé “(...) contribui para reduzir os riscos e patologias associadas ao sedentarismo, que diminuem com a prática diária de atividade física”. Para além disto, não nos podemos esquecer que, com a diminuição destas incidências prejudiciais à saúde, reduzimos custos e recursos ao nosso Serviço Nacional de Saúde (SNS) que, de outro modo, teriam de ser utilizados para tratar destes problemas. Em Portugal, estes custos rondam os 900 milhões de euros anuais.

Para além das vantagens supramencionadas, a bicicleta é também um meio de transporte amigo do ambiente e, por isso, deve ser priorizado numa estratégia de redução da emissão de carbono e de combate às alterações climáticas. Na União Europeia, o setor dos transportes tem sido um dos mais difíceis de descarbonizar, apesar de conhecermos bem o seu impacto como agente poluidor. Na verdade, o setor dos transportes foi o único que aumentou a sua emissão de gases com efeito de estufa (GEE) desde 1990, em mais de 25%. Para além disto, os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros produzem cerca de 15% das emissões totais de CO₂ da União Europeia⁴. Se queremos atingir os objetivos do Acordo de Paris e atingir uma redução em 55% dos GEE até 2030, tal como definido pela Lei Europeia do Clima, descarbonizar a indústria dos transportes e a indústria automóvel deve ser visto como prioritário e a mobilidade ciclável assumida como uma alternativa credível a estes meios de transporte mais poluentes.

De acordo com a EMNAC, “em 2030, qualquer cidadão em Portugal deverá poder optar naturalmente por deslocar-se em bicicleta”. Para este efeito, é necessário que sejam promovidas várias políticas, implementadas em sintonia, que incentivem à deslocação

³ <https://www.sgeconomia.gov.pt/destaques/rcm-n-1312019-aprova-a-estrategia-nacional-para-a-mobilidade-ativa-ciclavel-2020-2030-span-classnovo-novospan.aspx>

⁴

https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vks4ps1y8ot8?ctx=vg9pi5ooqcz3&start_tab0=20

com bicicleta, construindo mais e melhores ciclovias, proporcionando apoios para a aquisição de bicicletas e garantindo que estas deslocações sejam feitas de forma eficiente e segura. Como supramencionado, Portugal tem dado passos no caminho certo para atingir estes objetivos, frequentemente com a presença de propostas do PAN nestas matérias, tal como a descida do IVA para 6% para aquisição e reparação de bicicletas, plasmada no Orçamento do Estado para 2023, bem como 1 milhão de euros para a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, mais do que duplicando a verba anteriormente prevista no Orçamento do Estado para 2022. No entanto, existem algumas áreas ainda com algumas deficiências, deficiências essas que esta proposta pretende colmatar.

Uma destas deficiências prende-se com a falta de estacionamento para bicicletas e de soluções que facilitem o acesso das mesmas a infraestruturas de transportes públicos (como sejam, rampas em escadas). Nos países europeus com as melhores práticas em termos de mobilidade ciclável, os estacionamentos para bicicletas são vastos, seguros e inovadores. Para além dos tradicionais estacionamentos em género de postes, é comum a existência de grandes parques de estacionamento para bicicletas fechados e com circuito filmado, semelhante a um tradicional parque de estacionamento para automóveis. Estes encontram-se junto a zonas de grande movimentação, nomeadamente perto de terminais de transporte, de forma a que os utilizadores possam deixar as suas bicicletas tanto durante o dia como durante a noite de forma segura. Para além destes parques de estacionamentos para bicicletas, é também comum a existência de lugares de estacionamento para bicicletas em frente a edifícios ou locais públicos, como sejam escolas, parques e jardins ou edifícios governamentais. Esta boa prática garante a presença de estacionamentos em locais frequentados diariamente pela população, incentivando à deslocação de bicicleta para a realização das mais diferentes tarefas do dia-a-dia dos portugueses.

Para além de mais estacionamentos para bicicletas, urge garantir que estas podem ser transportadas nos transportes públicos com segurança. Um dos métodos mais comuns

passa pela instalação de “racks” nos autocarros e comboios, garantido que a bicicleta é transportada de forma estável, segura e sem prejudicar os demais utentes.

Com a presente iniciativa, o PAN pretende também garantir a possibilidade universal nos comboios de longo curso de reservar e/ou comprar bilhetes de viagem para utilizador e bicicleta e a possibilidade de levar bicicletas em todos os comboios, incluindo no Alfa Pendulares. Estas propostas são relevantes, porque, por um lado, continuam a existir serviços de comboios onde não é possível levar bicicletas (algo que obriga os utentes a fazer um downgrade para o Intercidades) e, por outro lado, a possibilidade de transporte de bicicletas em comboio está muitas vezes ao arbítrio dos revisores.

Nestes termos, a abaixo assinada Deputada Única do PESSOAS-ANIMAIS-NATUREZA, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Em articulação com as autarquias locais, promova a criação de lugares de estacionamento seguros para bicicletas, preferencialmente cobertos, perto de terminais de transporte e onde seja possível deixar a bicicleta durante a noite;
2. Melhore a acessibilidade das infraestruturas de transportes públicos pelos utilizadores que transportem bicicletas, nomeadamente através da garantia de circulação e acesso por rampas em escadas, devidamente enquadradas para permitir espaçamento no manuseamento das mesmas;
3. Em articulação com as autarquias locais, promova a criação de lugares de estacionamento para bicicletas em frente a todos os edifícios públicos com número de lugares dependente do fluxo de movimentação de dito edifício;
4. Em todos os parques de estacionamento pagos que decorram de concessão pública, promova em articulação com a entidade que detém a concessão do estacionamento, a existência de estacionamentos para bicicletas correspondente a 10% do número de vagas do estacionamento;

5. Promova a colocação de sistemas de transporte tipo “racks” ou semelhantes, de forma progressiva e gratuita para o utente, nos transportes públicos mais utilizados pelos portugueses, nomeadamente nos transportes da CP, da Carris, do Metro de Lisboa, do Metro do Porto e similares; e
6. Garanta a possibilidade universal nos comboios de longo curso de reservar e/ou comprar bilhetes de viagem para utilizador e bicicleta e a possibilidade de levar bicicletas em todos os comboios, incluindo os Alfas Pendulares.

Assembleia da República, Palácio de São Bento, 28 junho de 2023

A Deputada,

Inês de Sousa Real