

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



SUBCOMISSÃO DA COMISSÃO ESPECIALIZADA
PERMANENTE DE ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

Audição n.º 118/XII-AR

**“Projeto de Lei n.º 185/XV (PSD) - Define as diretrizes para a elaboração
dos planos de Mobilidade Urbana Sustentável”**

21 DE JULHO DE 2022



INTRODUÇÃO

A Subcomissão da Comissão Especializada Permanente de Economia analisou e emitiu parecer, na sequência do solicitado por Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, sobre a **Audição n.º 118/XII-AR – “Projeto de Lei n.º 185/XV (PSD) - Define as diretrizes para a elaboração dos planos de Mobilidade Urbana Sustentável”**.

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

O Projeto de Lei em apreciação foi enviado à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores para audição, por despacho da Senhora Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, com pedido de parecer, de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 229.º da Constituição da República Portuguesa.

A apreciação do presente Projeto de Lei enquadra-se no disposto no n.º 2 do artigo 229.º da Constituição da República Portuguesa e na alínea i) do artigo 34.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, aprovado pela Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 9/87, de 26 de março, 61/98, de 27 de agosto, e 2/2009, de 12 de janeiro.

Considerando a matéria da presente iniciativa, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão de Economia, nos termos da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2021/A, de 6 de janeiro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 49/2021/A, de 11 de agosto, que aprova as competências das comissões especializadas permanentes.



APRECIÇÃO NA GENERALIDADE

O presente Projeto de Lei tem por objeto:

“1 - O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é um instrumento técnico de apoio à gestão política, capaz de permitir, através do exercício de planeamento integrado entre mobilidade urbana e planeamento do território, fomentar um desenvolvimento urbano mais sustentável, seguro, amigo e inclusivo, onde a qualidade de vida dos cidadãos é o objetivo final deste exercício.

2 - Este documento, simples, flexível e ágil, deve integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e mobilidade de todas as pessoas e bens no território, baseado nos princípios da descarbonização da sociedade e da economia, da redução da pegada ecológica e do carbono, no desenho urbano mais intuitivo e mais à escala humana e, na melhoria da saúde pública.

3 - A presente lei tem por objetivo proporcionar uma mudança do paradigma atual das cidades na inversão das atuais prioridades dos modos de mobilidade, apostando em políticas de mobilidade suave, como andar a pé ou privilegiar veículos usados para deslocação de emissões zero, sejam apoiados por motor ou não, em contexto de intermodalidade, em particular nas deslocações por motivos casa-trabalho e casa-escola”.

A iniciativa em apreço refere, em sede de exposição de motivos, que *“Fruto da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização das atividades, a mobilidade, em particular nas grandes cidades e espaços metropolitanos, é hoje uma realidade muito diversificada e complexa, marcada pelo aumento das cadeias de deslocação diárias.*

Nas últimas décadas, verificou-se o aumento das distâncias a percorrer e, conseqüentemente, o aumento do tempo de deslocação e o custo das mesmas, tanto mais que se tornou um convite à utilização desmedida do automóvel. Como consequência, observou-se um agravamento de ocupação da rede viária, surgiram os congestionamentos, aumentaram os problemas de saúde pública e degradou-se a qualidade de vida urbana.



Hoje, passadas algumas décadas, a engenharia do tráfego dá lugar ao planeamento da mobilidade urbana sustentável, centrado nas preocupações com as pessoas e com a sua qualidade de vida. Assim, torna-se imperioso a libertação de espaço público para usufruto e interação social, para a vivência urbana e para os modos suaves, em contexto de mais áreas verdes e incremento da segurança e coesão social e territorial.

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável tem essa enorme tarefa. Libertar espaços entre os edifícios que agora são necessários para uma nova vida urbana ao ar livre, em que as pessoas e as futuras gerações deverão voltar a caminhar mais, a andar de bicicleta e a reutilizar a cidade consolidada, com formas mais inteligentes de mobilidade partilhada em tempo real.

O Acordo de Paris, alcançado em 2015, estabeleceu objetivos de longo prazo para a contenção do aumento da temperatura média global a um máximo de 2°C acima dos níveis pré-industriais, com o compromisso, por parte da comunidade internacional, de prosseguir todos os esforços para que esse aumento não ultrapasse 1,5°C, valores que a ciência define como máximos para se garantir a continuação da vida no planeta sem alterações demasiado gravosas.

No quadro da vida nas cidades, grande parte das emissões de CO2 para a atmosfera resulta do setor dos transportes. Na verdade, este meio de emissão representa cerca de 30% do total de emissões pelo que se afigura urgente rever o modelo de mobilidade e circulação nas áreas urbanas.

Concomitantemente, o Fórum Económico Mundial (WEF) publicou resultados alarmantes para a saúde pública e para a vida nas cidades, onde se demonstra que as pequenas partículas ingeridas, provenientes da poluição do ar, reduzem a esperança média de vida.

Doenças respiratórias, cardiovasculares, obesidade, cancro e outras complicações de saúde podem desenvolver-se devido à poluição atmosférica gerada pelos automóveis e pelos transportes em geral, bem como o tempo gasto no trânsito e a sua exposição à poluição têm trazido efeitos nefastos para a saúde pública.



Visando reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e, simultaneamente, auxiliar aqueles que se deslocam para o trabalho ou escola, mantendo a distância física, várias foram as cidades a nível mundial que tentaram retirar vantagem da pausa forçada, provocada pela pandemia COVID-19, para lançar novas formas de mobilidade positivas para o meio ambiente.

Aliás, neste particular, os ciclos temporais cada vez mais curtos, de fenómenos nocivos, de origem biológica, natural e económica, impõem medidas de prevenção ao nível da mobilidade. Na verdade, vários especialistas referem que teremos de viver em permanentes pandemias, de outras origens e formas, cuja frequência tem ciclos de tempo cada vez mais curtos como se observa, numa década, terem surgido a Gripe A, a SARS e, agora, a COVID-19.

Este é o momento de decidir o que fazer em prol da qualidade de vida das pessoas, da saúde pública e da qualidade do ambiente urbano, planeando cidades mais resilientes. É o momento de aproveitar, também, alguma reflexão e estudos já desenvolvidos ao nível do planeamento da mobilidade para implementar algumas medidas, mesmo que sob a forma de ensaio, de ações ágeis, temporárias, rápidas e flexíveis.

Assim, a dimensão e transversalidade do problema impõe ações devidamente coordenadas, níveis elevados de eficácia, articulação entre os atores, compreensão e aceitação pela comunidade, assumindo, o planeamento, um papel incontornável e decisivo na concretização dos objetivos.

Contudo, as medidas que têm sido implementadas face à emergência da situação já conhecida, não deixam de ser tímidas e demasiado discretas que, pela dispersão que apresentam, continuarão a ser fragmentadas, avulsas e descontínuas no tempo e no território. Esta fragmentação e descontinuidade de políticas, não só não promove ações concertadas, como não criará um ambiente favorável à mudança que urge.

Em 2009, a União Europeia criou o conceito de Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) e impulsionou a elaboração destes planos, propondo que sejam uma obrigação legal para as cidades europeias.



Neste contexto relevante sobre o papel determinante do planeamento, diversos estados-membros têm vindo a implementar gradualmente a obrigatoriedade de elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), comumente designados, na União Europeia, por Sustainable Urban Mobility Plans.

Os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável têm vindo a fazer o seu caminho na Europa e, como todas as importantes figuras de planeamento, tem evoluído nos seus conceitos e práticas. Assim, desde os planos de transportes e tráfego até estes planos, passou-se de uma visão setorial assente nas grandes infraestruturas, para uma perspetiva holística, integrada e transversal e assente na humanização e vivências urbanas.

Em matéria de planeamento da mobilidade, Portugal assume-se como um dos poucos países europeus que não possui legislação para a elaboração desta tipologia de instrumento de planeamento, o que se pode considerar como um grave atraso estrutural nas políticas públicas de mobilidade e de qualidade de vida urbana.

Por conseguinte, apresenta-se premente, no quadro jurídico português, a existência da figura do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – enquadrado pela adequação à realidade nacional das Diretivas Europeias para o Planeamento e Implementação de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan - 2nd edition) – como forma, não só de estabelecer a sua realização, como também de definir os seus respetivos conteúdos materiais e documentais, e, bem-assim, todos os procedimentos de participação e aprovação que lhes estão inerentes”.

APRECIÇÃO NA ESPECIALIDADE

Nada a registar.

POSIÇÃO DOS PARTIDOS

O **Grupo Parlamentar do PS** emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.



O **Grupo Parlamentar do PSD** emite **parecer favorável** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do CDS-PP** emite **parecer favorável** relativamente à presente iniciativa.

O **Deputado Independente** emite **parecer favorável** relativamente à presente iniciativa.

CONCLUSÕES E PARECER

A Subcomissão Permanente de Economia deliberou, por maioria, dar parecer **favorável** à presente iniciativa.

Ponta Delgada, 21 julho de 2022.

O Relator

Vilson Ponte Gomes

O presente relatório foi aprovado por **unanimidade**.

Ao presente relatório anexa-se a declaração de voto do DI.

O Presidente

José Ávila



DECLARAÇÃO DE VOTO
DEPUTADO INDEPENDENTE

A temática dos transportes, sobretudo nos grandes centros urbanos, é um assunto que já merece a atenção dos decisores políticos da administração central e local há longa data. Todavia tem sido mais as ações no campo da identificação do problema, do que na ação da sua resolução, deste modo é da maior urgência que sejam definidas orientações quer de origem local, quer abrangente, com vista a projetar o futuro do transporte urbano em modelos práticos, económicos e sustentáveis, caso contrário, estaremos a caminhar inevitavelmente para o aumento das emissões poluentes e consequentemente para a perda da qualidade de vida das populações, assim como para o aumento das probabilidades de doenças associadas a ambientes poluídos e grande pressão de trânsito e ainda para um empobrecimento generalizado, fruto do custo cada vez mais expressivo que representa as deslocações diárias.

Ponta Delgada, 20 de julho de 2022.