



Comissão de Economia, Inovação,  
Obras Públicas e Habitação  
N.º Único: 690484  
N.º Entrada: 555  
Data: 29/10/2021

## ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE FREGUESIAS

### Projeto de Lei n.º 897/XIV/2.ª – Altera o Código da Estrada reforçando a segurança de peões e ciclistas nas vias intra-urbanas

#### PARECER

A Comissão Parlamentar de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação, submeteu à apreciação da Associação Nacional de Freguesias o Projeto de Lei acima referenciado cuja autoria traz o sinete da Deputada não inscrito Joacine Katar Moreira (NIJKM), o que acontece por força da competência que lhe é atribuída pela Constituição da República Portuguesa, no seu Artº 167º, nº 2, alínea h) complementada pelo Artº 1192º, nº 21, do Regimento da Assembleia da República que lhe conferem tal poder.

Ao tomar esta iniciativa, pretende a Sra. Deputada que se proceda «à alteração do artigo 27.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, definindo um limite de velocidade de 30 km/h nas zonas urbanas.» – **Artº 1º - OBJETO.**

Em que perspetiva o faz?

Eis a sua proposta:

#### **«Artigo 27º - Limites gerais de velocidade**

*1 - Sem prejuízo do disposto nos artigos 24.º e 25.º e de limites inferiores que lhes sejam impostos, os condutores não podem exceder as seguintes velocidades instantâneas (em quilómetros/hora):»...*

Segue-se o quadro das velocidades propostas.

E uma lista infindável de exemplos de coimas a aplicar aos prevaricadores.

Subjazem à pretensão da Sra. Deputada diversas preocupações objetivadas na Proposta de Lei. Não sabemos, porém, como hierarquizá-las pelo que melhor nos parece colocá-las ao mesmo nível, pois...

Todas terão sido importantes e motivadoras dos impulsos que a moveram:

- Reforçar a segurança de peões e ciclistas;
- Oferecer maior comodidade a uns – os peões - e a outros – os condutores de veículos com duas rodas, não motorizados;
- Dar prioridade à sua circulação;
- Promover o crescimento da “mobilidade suave”;
- Garantir um ambiente rodoviário seguro;
- Reduzir a poluição atmosférica.



Todos estes objetivos são louváveis. e plausíveis os seus argumentios.

Porém, relevemos:

É com a expressão “*mobilidade suave*” que a autora do Projeto introduz a Exposição de Motivos, definindo-a como o «*andar a pé ou de bicicleta*», condição de saúde.

Também não lhe são alheios motivos ambientais.

As razões são, por demais, conhecidas:

- Ausência de emissões de poluentes;
- Redução de gases com efeito de estufa;
- Um clima urbano saudável;
- Interatividade entre os habitantes;
- Melhor utilização do espaço urbano.

“*Mobilidade suave*” é um termo que tem vindo a povoar cada vez mais os debates em torno do espaço público.

O modo como nos deslocamos cabe, também neste conceito.

Apresenta-se, quase sempre, ligado a mobilidade sustentável, lenta, apesar de ativa, verde e saudável.

Engloba todos os meios não-motorizados.

Elege todos aqueles que apenas atingem uma velocidade reduzida.

Não coabita com a emissão de gases poluentes.

Não pactua com uma ocupação do espaço público reduzida.

Promove a mobilidade feita através de instrumentos movidos pela força física humana.

Falamos de andar a pé, de bicicleta, trotineta, skate, patins, entre outros.

Ora,

Mobilidade suave, modos suaves, planeamento urbano, urbanismo, sustentabilidade, são indissociáveis.

Por isso, a pretensão da Sra. Deputada NIJKM, apesar de positiva, nos parece “pouquinha”.



Conciliar a mobilidade ativa com a mobilidade suave, é uma ideia plausível.

Realizar esse desiderato exige mudança de hábitos e isso não se atinge pelos meios dissuasores que o Projeto de lei promove: o pagamento de coimas que mais penalizam quem menos recursos possui porque mais facilmente adere ao uso da bicicleta e seus congéneres.

A pedonalidade e o uso a bicicleta são modos suavemente ativos através dos quais se promove a boa saúde pública pois envolvem atividade física e contrariam o sedentarismo.

São, também, bons aliados da preservação do meio que nos rodeia: contribuem para a manutenção da qualidade do ar, reduzem o efeito estufa, o efeito de bolha de calor nas cidades e contribuem para a redução da poluição sonora.

Podem transformar cidades, vilas e aldeias, tornando as ruas mais atrativas, os locais mais confortáveis, onde se pode conviver de forma mais sustentável, mais humana e preparada para todos.

Não dispensam, todavia, a discussão de soluções políticas inclusivas, a integração de ideias arquitetónicas alargadas e universais, que as facilitem e realizem.

É preciso pensar desenho, acessibilidade, estratégia, plano.

Definir limites de velocidade ou ritmos de andamento...

Quantificar valores para coimas em jeito de penalização...

Não é ir mais além, mas ficar muito aquém.

O Projeto de Lei sobre o qual nos debruçámos não responde, **por si só**, às exigências da vida das pessoas.

Não resolve os problemas ambientais, da emissão de poluentes, da redução de gases com efeito de estufa.

Não concorre, abundantemente, para um clima urbano saudável, de saúde pública.

Não promove uma melhor utilização do espaço urbano, a interatividade entre os habitantes, os vizinhos.

As suas soluções são pouco cómodas e agradáveis em tempo e lugares onde o calor é muito ou são extremos a chuva, o gelo, a neve e o vento.



Em suma, representam um pequeno passo nesse sentido. Mas falta-lhes maus substância.

A consciência sobre os novos modos de deslocação sustentável cuja tónica se deve colocar nos benefícios da mobilidade suave, deve sustentar-se na definição de planos estratégicos, de percursos localmente pensados e localmente decididos.

Têm de ser um dos principais objetivos das Autarquias Locais.

No entanto, sobre elas, o Projeto de Lei não exprime uma só palavra.

Elas protagonizam a execução de melhores e mais adequadas condições na rede viária.

Elas são criadoras das melhores condições para a prática da mobilidade suave porque os seus protagonistas comungam do princípio que já se tornou universal de que:

**«É preciso devolver a cidade às pessoas».**

Como, superlativamente, foi afirmado por alguém:

**«A mobilidade suave não é só uma fase, é o futuro».**

**Pelo que expandido fica, deixa a ANAFRE a opinião de que o debate desta temática tão na ordem do dia que a pandemia veio exacerbar, tem de agitar todos os agentes políticos, partidos, autarquias locais, sociedade civil, organismos e organizações, suscitando uma discussão alargada, participada, coletiva, eclética, de e para todos.**

Lisboa, 29 de outubro de 2021