

PROJETO DE RESOLUÇÃO n.º 476/XIV/1.ª

Recomenda ao Governo o Aumento da Oferta de Transportes Públicos e implementação de
Plano Urgente de Estímulo à Mobilidade Ativa

O alargamento do acesso aos transportes públicos através do Programa de Redução Tarifária foi uma das medidas sociais e ambientais mais importantes dos últimos tempos. Contudo, esta medida não correspondeu ao investimento necessário na melhoria e aumento da oferta, que, apesar de estar prevista, peca pela demora, nomeadamente o aumento de autocarros, de material circulante de comboio regulares (urbanos e suburbanos) e de metro, aumento da frota de barcos e serviços, que acompanhem o incremento da procura e garantam mais segurança e conforto para os utentes.

A locomoção através de transportes públicos é a única opção para grande parte das famílias na deslocação aos seus locais de trabalho, às escolas e até para o lazer. Isto significa que apostar na melhoria e capacitação dos transportes públicos é também uma medida de combate às desigualdades; é garantir a possibilidade de locomoção em melhores condições de conforto e segurança às famílias menos abastadas e/ou que o fazem por uma questão ecológica; é proporcionar mais e melhor tempo às famílias e aos cidadãos; e é também dar resposta à segregação urbana, à qual tende a corresponder uma segregação económica. Precisamente, a Constituição da República Portuguesa, no seu Artigo 65.º assegura a “existência de uma rede adequada de transportes” que sustente uma política de habitação e ordenamento do território.

No contexto da atual crise pandémica provocada pelo vírus SARS-CoV-2, e com a segunda fase do desconfinamento da quarentena a iniciar no próximo dia 1 de junho, a pressão sobre os transportes aumentará ainda mais. Os problemas estruturais relacionados com a oferta (supressões, atrasos, escassez de material circulante) e condições de circulação indignas ganham, por isso, ainda maior relevância na medida em que podem constituir um grande foco de contaminação e propagação do vírus SARS-CoV-2, afetando sobretudo a classe trabalhadora, a mesma já fustigada pelos impactos da luta contra a pandemia. E isto é tanto mais grave face ao conhecimento de situações de congestionamento recentes nos comboios, no metropolitano, onde em horas de ponta se chega a esperar 9 minutos, na Transtejo e na Soflusa, estas últimas a operar com horários mínimos e com a agravante de acumularem os utentes da Transportes Sul do Tejo uma vez que esta empresa está em regime de “lay-off”.

Com efeito, é sabido que o risco de transmissão aumenta com a exposição a um número elevado de pessoas, especialmente em ambientes fechados. Os transportes públicos, pelas suas características, podem ser locais de transmissão de infeção direta (disseminação das gotículas

respiratórias) ou indireta (contatos das mãos com superfície ou objeto contaminado e depois contato com boca, nariz ou olhos). Por isso, segundo a Direção Geral de Saúde, medidas adicionais devem ser tomadas para assegurar a minimização da transmissão da doença nos transportes públicos.

Nesse sentido, no passado dia 20 de maio a mesma Direção Geral de Saúde publicou recomendações específicas para Transportes Públicos Coletivos (documento nr. 027/2020), incitando as autoridades de transporte municipais, intermunicipais ou metropolitanas a “assegurar que estão delineados os circuitos adequados, e que estão preparados para respeitar a restrição ou a limitação de passageiros” (p. 2), determinando igualmente medidas específicas, incluindo evitar o aglomerado de pessoas na estação, terminal, interface e dentro do veículo, aplicando medidas que promovem o distanciamento físico entre pessoas; reduzir a lotação máxima do transporte, controlando a entrada de passageiros; sinalizar os lugares onde as pessoas se devem sentar, quando o meio de transporte o permita, para que se mantenham dispersas; venda alternada de lugares sentados, respeitando a distância de segurança nos transportes onde existe a venda prévia de bilhetes; e não reduzir o número de veículos ou carruagens em direta proporção com a redução esperada do número de utilizadores, mas adaptar o mesmo de forma a assegurar a distância mínima entre os utilizadores (pp. 5-6).

Por outro lado, uma forma de aliviar a pressão e reforçar a resiliência dos transportes públicos e o uso de transporte individual, são os modos ativos de deslocação, como o caminhar e a bicicleta. Acresce que o uso da bicicleta contribui para o descongestionamento das cidades e para a redução da poluição do ar, factor associado a taxas mais elevadas de mortalidade por COVID-19. Proporciona ainda atividade física, o que reforça o sistema imunitário, e reduz o risco de várias doenças, como diabetes e obesidade. A utilização da bicicleta é aliás uma recomendação da Organização Mundial de Saúde para limitar o contacto físico durante a pandemia, sendo que na Europa já estão a implementá-la. Cidades como Milão (com a realocação de 35 Km de espaço público a ciclista e peões) e Bruxelas (com a adjudicação 40 km de pistas cicláveis) e países como França e Grã-Bretanha avançaram com o alocamento de fundos e incentivos fiscais para encorajar o uso de bicicleta.

Em Portugal, onde o uso de bicicleta já ficava aquém da média europeia, a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MUBi) sugeriu, como resposta à pandemia e de forma a facilitar os modos ativos de deslocação, entre outras medidas, a criação de ciclovias temporárias; a definição de corredores de saúde (health corridors), através do fecho de ruas ao tráfego motorizado ou da supressão de vias de trânsito ou lugares de estacionamento para o alargamento de passeios; a instalação de estacionamento adequado para velocípedes (Modelo Sheffield); a redução de velocidades máximas de 20km/h em zonas de coexistência; e a fiscalização efetiva de

comportamentos de risco na condução de veículos motorizados, como excesso de velocidade, estacionamento em locais de passagem de peões e incumprimento das regras de ultrapassagem a ciclistas.

Trata-se de medidas já antes reivindicadas, no âmbito do combate à poluição atmosférica, mas que ganham uma nova urgência no atual contexto de desconfinamento da quarentena e manutenção do distanciamento social, e que podem contribuir para um aumento da micromobilidade urbana.¹ Nesse sentido, urge a implementação de um Plano Urgente de Estímulo à Mobilidade Ativa.

Perante a catástrofe climática em curso, apostar nos transportes coletivos e modos ativos de circulação é essencial na descarbonização, no sentido de atingir a neutralidade carbónica até 2050, tal como previsto no Pacto Ecológico Europeu e no Roteiro para a Neutralidade Carbónica em 2050, aprovado pelo Conselho de Ministros a 6 de julho de 2019 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019).

Neste sentido, a Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, por intermédio do presente Projeto de Resolução, recomenda ao Governo que:

1 - Envide esforços para que as empresas de transportes públicos de passageiros respeitem as indicações da Direção Geral de Saúde, reforçando a oferta e a frequência de veículos e aumento do número de carruagens por forma a respeitar a lotação recomendada e a garantir a “distância de segurança” necessária entre os utentes com o objetivo de evitar o contágio e manter a saúde pública, até ao final do Estado de Calamidade ou até quando se julgue desnecessária;

2 - O reforço previsto no nr. 1 poderá ser executado, no que diz respeito ao transporte terrestre, com autocarros de turismo que se encontrem disponíveis neste momento de estagnação do setor;

3 - Alargue o Passe Social Único a todo o país;

4 - Reforce a intermodalidade através do acesso gratuito de bicicletas ao transporte público fluvial, ferroviário e rodoviário;

5 - Implemente, em colaboração com as autarquias, um Plano Urgente de Estímulo à Mobilidade Ativa, que estimule a micromobilidade e inclua:

a) disponibilização gratuita de bicicletas;

¹ A micromobilidade compreende viagens até 10 km e uma série de dispositivos que operam em velocidades abaixo de 25 km / h (15 mph), como sejam bicicletas, ebikes, scooters e skates elétricos e bicicletas compartilhadas.

- b) criação de ciclovias temporárias com perspetiva de passarem a permanentes;
- c) encerramento de ruas à circulação automóvel e alargamento e desobstrução de passeios (corredores de saúde);
- d) instalação de estacionamento adequado para velocípedes (Modelo Sheffield);
- e) redução de velocidades máximas de 20-30 km/h em zonas de coexistência;
- f) fiscalização de comportamentos de risco na condução de veículos motorizados.

6 - Crie e implemente um programa de incentivos financeiros e/ou fiscais às deslocações pendulares em bicicleta (“bike-to-work”), tais como remuneração por quilómetro percorrido em bicicleta nesse trajeto e possibilidade de desconto da compra no IRS;

7 - Antecipe a implementação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030.

Assembleia da República, 25 de maio de 2020

A Deputada,

Joacine Katar Moreira