



Assunto: Petição nº 38/XIV/1.^a - Pedido de informação

Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Administração Pública, Modernização Administrativa, Descentralização e Poder Local, Deputado Fernando Ruas,

Em sequência do ofício 13.^a Comissão – CAPMADPL/2020 remetido por V. Exa. vem a MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, e tal como solicitado, pronunciar-se sobre a petição referida em assunto.

Temos a salientar que as alegações que nela constam vêm desprovidas de dados que as sustentem, e parecem apenas basear-se em preconceitos sobejamente desmentidos pela informação que fornecemos agora neste documento.

É sobejamente conhecido que a redução do tráfego automóvel e a promoção dos modos activos de deslocação (a pé e de bicicleta) têm um forte potencial para fomentar o comércio local^{1,2,3,4}. Várias cidades a nível global fizeram já essa aposta com resultados claramente favoráveis. Em Lisboa, basta ver o exemplo da Rua Augusta, do Príncipe Real⁵ ou da Avenida Duque d'Ávila.

O livre acesso ao centro histórico da cidade não será impedido. Qualquer pessoa poderá continuar a fazê-lo. Simplesmente, a forma como se acede estará agora bastante

¹ [Cyclists Spend 40% More In London's Shops Than Motorists](#)

² [Shopping by bike: best friend of your city centre](#)

³ [Economic Benefits of Increased Cycling](#)

⁴ [Shoppers and how they travel](#)

⁵ [Relatório Técnico da ZER, página 57](#)

condicionada a quem decide fazê-lo com recurso ao automóvel particular. Todo o estacionamento à superfície será reservado a residentes com dístico e haverão bolsas para segmentos específicos. Continuarão a existir parques nas imediações da ZER, acessíveis a particulares⁶. Parece-nos que ficou devidamente assegurado que residentes (dístico verde), familiares (dístico azul) ou pessoas com problemas de saúde poderão continuar a aceder ao centro histórico com recurso ao automóvel particular, caso tal se justifique. O argumento financeiro, em nossa opinião, não será aplicável nesta situação dado os elevados custos de manutenção de um automóvel particular^{7,8,9}, face às restantes alternativas passíveis de serem usadas pontualmente ou de forma recorrente.

Tanto quanto sabemos o acesso a fornecedores de serviços será também assegurado (dístico vermelho) pelo que não vemos explicação para este argumento. Ademais esta é também uma oportunidade para o desenvolvimento da micrologística em bicicleta, que contribuirá, não só para a redução do tráfego automóvel na ZER, como também potenciará o surgimento de novos negócios¹⁰.

O centro histórico da cidade de Lisboa será, seguramente, um dos locais do país mais bem servidos de transportes colectivos, com serviços de autocarros e eléctricos da CARRIS, do Metropolitano de Lisboa, de barcos da Transtejo, de comboios na estação do Rossio ou de táxis¹¹. Ademais, parte dos atrasos verificados no serviço da CARRIS ocorrem, precisamente, devido ao excesso de veículos motorizados particulares na cidade¹².

Não tendo sustentação para refutar os pontos 1.6 e 1.7, abtemo-nos de os comentar.

Existem na União Europeia mais de 250 Zonas de Emissões Reduzida¹³, e um número cada vez maior de cidades tem apresentado projectos para fechar os seus centros urbanos aos veículos poluentes. Um pouco por todo o mundo estamos a assistir a restrições à circulação automóvel nos centros das cidades, como em Atenas, Nova Iorque, Londres, Bogotá ou Paris, não apenas devido às condicionantes da actual pandemia, mas também a estratégias de humanização das cidades.

⁶ [Relatório Técnico da ZER, página 54](#)

⁷ [Calculadora dos Custos do Automóvel – Descubra o verdadeiro custo do seu carro!](#)

⁸ [Quanto custa um automóvel por mês em Portugal?](#)

⁹ [Car Cost Index 2019](#)

¹⁰ [Olvo - Coopérative de cyclo-logistique](#)

¹¹ [Relatório Técnico da ZER, página 46](#)

¹² [Carros mal estacionados obrigaram eléctricos a parar 621 horas num ano](#)

¹³ [Low Emission Zones, a European success story](#)

Em jeito de conclusão, e face à actual crise pandémica que vivemos, consideramos imperativa a implementação da ZER ABC para benefício de toda a população, não só a residente no centro histórico como também a visitante e a que aí exerce a sua actividade laboral. Além de ser urgente reduzir drasticamente os níveis de poluição das nossas cidades, é também essencial reduzir a zero o número de vítimas mortais resultantes da sinistralidade rodoviária. E isso só será alcançado com a redução drástica do número de veículos motorizados, bem como da sua velocidade de circulação.

Juntamos a esta nossa resposta, o [parecer da MUBi](#) sobre a ZER, emitido em 27 de Fevereiro de 2020.

Lisboa, 1 de Junho de 2020

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Apartado 2558, EC Praça do Município, 1114-001 Lisboa

<https://mubi.pt>

lisboa@mubi.pt