

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 972/XIV/2.^a

RECOMENDA AO GOVERNO A CALENDARIZAÇÃO, ORÇAMENTAÇÃO E EXECUÇÃO DE MEDIDAS QUE PROMOVEM A MOBILIDADE ATIVA PEDONAL E CICLÁVEL

As atuais crises ecológica e climática obrigam-nos a transformar o modelo socioeconómico vigente, sob pena de se agravarem as desigualdades sociais, o estado de conservação da biodiversidade e as emissões de gases com efeito de estufa. O atual sistema depredador de vida, poluidor e promotor de injustiça social põe em causa o futuro da civilização e do planeta. Como tal, para além dos modelos de produção e de consumo, urge transformar o modelo atual de transporte poluente e delineado para privilegiar o transporte individual motorizado.

Em Portugal, o setor dos transportes é responsável por cerca de 26 por cento do total das emissões de gases com efeito de estufa gerados em território nacional. A esta realidade não é alheia a reduzida oferta de transporte público coletivo de qualidade e a inexistência de uma rede ampla e segura de infraestruturas de mobilidade ativa – pedonal e ciclável – que obriga um grande número de pessoas a depender de carro próprio para efetuar as suas deslocações diárias. Face à necessidade urgente de o país reduzir as suas emissões, o paradigma da mobilidade terá de ser transformado rapidamente de maneira a privilegiar modos de mobilidade mais limpos, justos e eficientes.

Muitos dos problemas ambientais, de saúde e de ordenamento do espaço urbano estão associados ao uso excessivo do automóvel. Além dos elevados níveis de ruído, os automóveis contribuem para a má qualidade do ar de muitas cidades portuguesas cuja poluição atmosférica provoca mais de 6.000 mortes prematuras anualmente. A substituição do automóvel por modos ativos de transporte diminui o sedentarismo,

promove a atividade física e propicia hábitos de vida mais saudáveis. Retirar carros das ruas alivia o congestionamento automóvel e aumenta o espaço público disponível para o lazer e o convívio, humanizando as cidades.

Os modos ativos de transporte são a resposta certa para a maioria das deslocações que acontecem em espaço urbano. Vários estudos comprovam a rapidez e a eficácia da bicicleta face a outros meios de transporte, incluindo o automóvel, em distâncias até 5 quilómetros – a maior parte das que acontece nas cidades. Mas para que as pessoas adiram à bicicleta como meio preferencial de transporte têm de existir redes de vias cicláveis coerentes, seguras e inclusivas, delineadas de forma a interligar os principais eixos de deslocação nas cidades, como as zonas residenciais e de trabalho, escolas e universidades. Redes com estas características não existem na grande maioria das cidades portuguesas.

A integração da bicicleta no transporte público coletivo deve ser largamente melhorada. Grande parte das estações rodoviárias, fluviais e ferroviárias do país não possuem nas suas imediações estacionamento adequado e suficiente para bicicletas. De igual modo, a maioria do transporte público coletivo não se encontra preparado para transportar bicicletas em número significativo. Esta realidade é um claro entrave ao uso diário da bicicleta.

Os territórios de baixa densidade carecem de programas específicos de promoção dos modos ativos de transporte. Muitos municípios e localidades mais isoladas têm muito a beneficiar sob o ponto de vista social, económico e ambiental com a criação de ciclovias e ecovias ligadas entre si, numa rede de mobilidade ativa em zonas de baixa densidade populacional. Deve ser dada especial atenção ao acesso à rede pedonal e ciclável nestes territórios, integrando vias pedonais e cicláveis com os modos rodoviário, fluvial e ferroviário de transporte público coletivo, aproximando e facilitando o acesso das pessoas às infraestruturas da mobilidade ativa.

Na educação, a mobilidade ativa, a partir do ensino pré-escolar, reveste-se de particular importância num dos países com menor recurso à bicicleta como meio de transporte. As alunas e alunos devem ter a oportunidade de poder aprender a pedalar desde os primeiros níveis de ensino, bem como ser incentivadas a utilizar o espaço público na sua plenitude.

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável não sai do papel

Os principais objetivos e medidas para privilegiar a bicicleta como meio de transporte em meio urbano estão já definidos na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC). Para 2025, a estratégia determina, entre outros, o alcance de uma quota modal de viagens em bicicleta nas cidades de 4 por cento (10 por cento em 2030), a ampliação da extensão total de ciclovias para 5.000 quilómetros (10.000 em 2030) e a redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas em 25 por cento (50 por cento em 2030). Atualmente, existem cerca de 2.000 quilómetros de ciclovias no país e apenas 1 por cento da população usa a bicicleta como meio de transporte principal.

À semelhança de muitos outros âmbitos da (in)ação governativa, existe uma grande diferença entre o que está previsto no papel e o que acontece, realmente, na prática a respeito da mobilidade ativa. De acordo com o n.º 8 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 agosto, que aprova a ENMAC, “a Rede de Pontos Focais da ENMAC 2020 - 2030 deve, até ao final de 2019, definir a programação das medidas constantes da ENMAC 2020 - 2030 e, quando possível, a respetiva orçamentação, apresentando-as à Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa Ciclável.” Contudo, em resposta à [Pergunta n.º 26/XIV/2.ª](#) do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, o Governo admitiu, em 23 de outubro de 2020, que “não foi ainda possível chegar a um acordo final quanto ao documento de priorização e orçamentação de medidas.” Apesar de a ENMAC ter sido aprovada em agosto de 2019, muito pouco saiu do papel passado cerca de um ano e meio.

A mesma Resolução do Conselho de Ministros visa, no seu n.º 14, “desenvolver uma proposta de Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2020 - 2030, até ao final do 1.º semestre de 2020, através de um grupo de trabalho a constituir por despacho do membro do Governo responsável pela área do ambiente, coordenado pelo IMT, I. P., e constituído por representantes de outras áreas governativas e representantes de associações do setor.” Também em resposta à pergunta escrita do Bloco de Esquerda, o Governo admite que, à data atual, não existe qualquer proposta para a mobilidade pedonal.

A execução de medidas de incentivo à mobilidade ativa pedonal e ciclável assume particular importância em Portugal. As barreiras à circulação pedonal segura e inclusiva estão disseminadas por todo o território. O uso da bicicleta no país continua muito abaixo da média europeia. As viagens em modo ciclável representam apenas 0,5 por cento do total de viagens efetuadas em território nacional. A média europeia situa-se nos 7,5 por cento. O Governo prevê que o país possa convergir com a média europeia (de 2015) em 2030. Mas face ao atraso da calendarização, orçamentação e execução das medidas previstas na ENMAC, bem como a inexistência de uma proposta de estratégia para a mobilidade pedonal, a mobilidade ativa continuará a não sair do papel, prejudicando o ambiente, o clima, a saúde humana e a utilização mais justa do espaço público. É urgente passar do papel à prática.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Defina a programação das medidas previstas na Estratégia Nacional da Mobilidade Ativa Ciclável 2020 - 2030 (ENMAC), acompanhando-a da respetiva orçamentação e calendarização detalhadas, até ao final do 1.º trimestre de 2021;
2. Cumpra o determinado pelo mapa de medidas da ENMAC, executando, até ao final de 2021, as medidas previstas para 2019 e 2020;
3. Envide esforços para antecipar as metas de 2025 e 2030 referentes ao aumento da quota modal de viagens em bicicleta, da quota modal de viagens em bicicleta nas cidades, da extensão total de ciclovias, bem como da redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas;
4. Desenvolva e implemente, até ao final do 1.º semestre de 2021, medidas calendarizadas e orçamentadas para a criação de uma rede de ciclovias e ecovias intermunicipais visando a ligação entre territórios de baixa densidade, e para a ligação da rede de mobilidade ativa aos modos rodoviário, ferroviário e fluvial de transporte público coletivo a operar nesses territórios;

5. Apresente uma proposta de Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2020 - 2030, até ao final do 1.º semestre de 2021, promovendo a participação pública, ampla e informada;
6. Crie e implemente, até ao final do 1.º semestre 2021, um programa nacional de educação para a mobilidade ativa (pedonal e ciclável), a partir do ensino pré-escolar, dirigido a alunos, professores e encarregados de educação, com o intuito de aumentar a utilização correta e segura dos modos ativos de transporte, nomeadamente nos percursos casa-escola-casa.
7. Reforce os meios humanos, técnicos e financeiros das entidades envolvidas na execução das medidas previstas pela ENMAC.

Assembleia da República, 17 de fevereiro de 2021.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Nelson Peralta; Pedro Filipe Soares; Mariana Mortágua; Jorge Costa; Alexandra Vieira;
Beatriz Dias; Fabíola Cardoso; Isabel Pires; Joana Mortágua; João Vasconcelos;
José Manuel Pureza; José Maria Cardoso; José Soeiro; Luís Monteiro;
Maria Manuel Rola; Moisés Ferreira; Ricardo Vicente; Sandra Cunha; Catarina Martins