PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 439/XIV/1ª

INCENTIVO AOS MODOS ATIVOS DE TRANSPORTE DURANTE E APÓS O PERÍODO DE PANDEMIA PARA A PROTEÇÃO DO AMBIENTE E DO ESPAÇO PÚBLICO

O fim do período do estado de emergência e o consequente levantamento das restrições à mobilidade no contexto da crise de COVID-19 tem levado ao aumento da utilização dos transportes públicos e do automóvel um pouco por todo o país.

Contudo, o uso dos transportes públicos no atual panorama epidémico exige distanciamento físico, dando lugar a restrições no transporte ferroviário, rodoviário e fluvial, e, por conseguinte, em menos lugares disponíveis.

O regresso dos automóveis às estradas do país traz consigo velhos problemas como as elevadas emissões de gases com efeito de estufa, a poluição sonora, o sedentarismo, a ineficiência no uso do espaço público e a elevada sinistralidade rodoviária. A poluição atmosférica causada pelo tráfego rodoviário, e mitigada durante o confinamento, poderá voltar em força, tal como os graves problemas de saúde pública a ela associados: estima-se que morram prematuramente cerca de 3.500 pessoas em Portugal devido à poluição do ar. Um número crescente de estudos aponta ainda para a possibilidade de a poluição atmosférica aumentar a taxa de letalidade do novo coronavírus SARS-CoV-2, sendo no entanto necessário aprofundar os estudos nesta matéria para poder tirar conclusões mais robustas.

É neste contexto de urgência em dar resposta às restrições impostas pela crise pandémica, por um lado, e a premência de um novo paradigma de mobilidade, por outro, que surge a

necessidade de se massificar a mobilidade ativa, como o caminhar e o recurso às bicicletas. Tanto mais quando estes são os mais rápidos e eficientes modos de deslocação em distâncias de viagem até 5 quilómetros – a maioria das que acontecem nos centros urbanos.

Recomendações e apelos aos modos ativos de transporte

No atual panorama pandémico, a Organização Mundial de Saúde (OMS) recomenda que se considerem, sempre que possível, a bicicleta e o caminhar nas deslocações diárias. A OMS lembra que os modos ativos de transporte possibilitam o necessário distanciamento social e permitem a realização de atividade física, cuja frequência diminuiu para muitas pessoas como resultado das medidas de confinamento.

No âmbito nacional, surgem também recomendações e apelos ao uso dos modos ativos de transporte. A Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MUBi) endereçou aos Grupos Parlamentares e ao Governo um conjunto de medidas para o incentivo ao uso da bicicleta e caminhar, durante e após o levantamento de restrições à mobilidade. A MUBi sugere a criação de ciclovias temporárias, o encerramento de ruas à circulação automóvel, o alargamento e desobstrução de passeios, a redução dos tempos de espera nas passagens de peões semaforizadas, entre outras medidas. A associação salienta a importância de dotar as autarquias de financiamento para a execução destas medidas.

A implementação de medidas de incentivo ao uso da bicicleta é particularmente premente em Portugal. O uso da bicicleta no nosso país está ainda muito abaixo da meta definida pelo Governo e muito aquém da média europeia. Na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, o Governo propõe que, até 2030, as viagens em modo ciclável aumentem dos atuais 0,5 por cento para a média europeia – 7,5 por cento. Para isso, o Governo estabelece como meta a criação de 10 mil quilómetros de ciclovias até 2030, face aos atuais 2 mil. A meta intermédia, para 2025, prevê uma extensão total de 5 mil quilómetros de ciclovias no país e uma quota modal de viagens de 3 por cento. São metas ambiciosas, mas longínquas face ao panorama atual, sendo por isso necessária a sua antecipação.

O que está a ser feito na Europa durante o período de pandemia

Um pouco por toda a Europa, governos nacionais e autarquias locais estão a implementar medidas de incentivo ao uso de modos ativos de transporte no período de desconfinamento. No Estado espanhol, o ministério para a Transição Ecológica recomendou o alargamento de zonas pedestres, a atribuição exclusiva a ciclistas da via mais à direita nas principais artérias das cidades, e o limite da velocidade máxima de 30 km/h nas zonas urbanas.

Em França, o Governo disponibilizou um orçamento de 20 milhões de euros para financiar estacionamentos, treinos e reparações de bicicletas em mecânicos certificados, até 50 euros por utente. Já a autarquia de Paris anunciou a criação de 280 quilómetros de ciclovias temporárias, a acrescentar aos 370 quilómetros de vias cicláveis já existentes no município. Ao oferecer alternativas de transporte aos munícipes, a autarquia pretende evitar a lotação dos transportes públicos e a afluência em massa de automóveis às ruas, promovendo assim a segurança sanitária, a qualidade do ar e a atividade física como medidas de saúde pública.

Outras autarquias têm implementado medidas no período pós-confinamento, com objetivos semelhantes. Milão anunciou a criação de 35 quilómetros de ciclovias em vias outrora utilizadas por automóveis, bem como a limitação da velocidade máxima a 30 km/h dentro da cidade. Já durante o mês de maio, Bruxelas começa a dar prioridade ao movimento de peões e ciclistas no centro da cidade, através da criação de 40 quilómetros de vias cicláveis nas suas principais artérias, medidas que estarão associadas à limitação da velocidade automóvel a 20 km/h. Barcelona encerrará um conjunto de ruas do centro da cidade ao trânsito automóvel, abrindo-as a ciclovias (21 quilómetros) e a espaço para a circulação de peões (30 mil metros quadrados). Berlim e Budapeste criaram rapidamente ciclovias temporárias que se tornarão definitivas caso se venham a tornar populares, como indicam os primeiros dias de utilização. Londres e Glasgow disponibilizaram gratuitamente o uso de bicicletas partilhadas da cidade e alargaram passeios em zonas críticas para assegurar o distanciamento físico.

Em Portugal, não são conhecidas medidas que incentivem os modos ativos de transporte na atual fase de levantamento de restrições no âmbito da pandemia de COVID-19.

O Orçamento do Estado para 2020, no seu artigo 284.º, prevê uma medida proposta pelo Bloco de Esquerda e aprovada: um plano para a intermodalidade da bicicleta nos transportes públicos. Está assim instituído que "1 – é criado um plano para garantir a intermodalidade da bicicleta nos transportes públicos e para a supressão de obstáculos ao seu transporte, nomeadamente nos barcos, comboios, metro e autocarros"; e "2 – para a concretização do plano referido no número anterior, é disponibilizada, mediante concurso, uma verba de, pelo menos, 250 000 € para entidades de transportes coletivos de capitais exclusivamente públicos".

Desde 23 de março, a CP não permite não permite o transporte de bicicletas nos seus comboios alfa pendular, intercidades, interregional, regional e urbanos. A medida, decorrente das prevenções relativas à pandemia Covid-19 terá sido certamente importante para encontrar soluções para o transporte de bicicletas nos comboios nesta nova realidade. Alguns dos comboios estão equipados com zonas próprias e separadas para as bicicletas, noutras esse transporte é garantido na área de transporte também de passageiros. Importa agora conceber novas normas para o transporte de bicicletas em comboios que respeitem a proteção sanitária relativamente à propagação vírus. A intermodalidade da bicicleta com transportes públicos aumenta o alcance desse meio de transporte individual e ativo e pode ser importante para libertar outros meios de transporte coletivos ou libertar o espaço público com a redução de automóveis.

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 – Em articulação com as autarquias locais, crie um plano de ação de medidas rápidas, seguras e de custo reduzido que incentivem os modos ativos de transporte, que inclua:

a) a criação de ciclovias temporárias e seguras, nos principais eixos de deslocação dos municípios, designadamente entre zonas residenciais e de trabalho, escolas e universidades;

b) a instalação de estacionamentos de bicicleta, tipo Sheffield, nas zonas de maior afluência e, sempre que possível, em substituição de lugares de estacionamento automóvel;

c) o alargamento e a desobstrução de passeios;

d) o encerramento de ruas à circulação automóvel;

e) a pedonalização de ruas;

f) a supressão de vias de trânsito automóvel;

g) a diminuição dos tempos de espera em zonas de atravessamento de peões semaforizadas, de modo a evitar a concentração de peões;

h) medidas adicionais de proteção dos utilizadores mais vulneráveis da via, nomeadamente peões e ciclistas, através do planeamento e desenho adequado das vias e do espaço urbano, da sinalização e de informação aos utilizadores.

2 – Garanta a concretização do disposto no artigo 284.º do Orçamento do Estado para 2020, relativo ao plano para a intermodalidade da bicicleta nos transportes públicos.

3 – Reforce a intermodalidade e o acesso de bicicletas ao transporte público ferroviário, fluvial e rodoviário.

4 – Encontro formas de retomar o transporte de bicicletas nos comboios com medidas que garantam a segurança sanitária.

5 – Promova a acalmia do tráfego automóvel em zonas urbanas sensíveis, através da limitação da velocidade máxima a 30 km/h.

6 – Determine a gratuitidade dos sistemas públicos de bicicletas partilhadas.

7 – Incentive o uso de bicicletas de carga nos sistemas de logística urbana.

8 – Crie um programa de incentivos financeiros às deslocações pendulares em bicicleta;

9 – Promova uma campanha de âmbito nacional – com o contributo das autoridades de saúde pública – para incentivar os modos ativos de transporte (bicicleta e caminhar) durante e após o levantamento de restrições à mobilidade no âmbito da COVID-19.

10 – Antecipe as metas definidas na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, tal como as medidas para as alcançar.

11 – Crie um plano de financiamento adequado às autarquias locais, e em articulação com estas, para a implementação das medidas de incentivo aos modos ativos de transporte aqui preconizadas.

Assembleia da República, 12 de maio de 2020.

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