

## PROJECTO DE RESOLUÇÃO Nº 101/XII/1

Recomenda ao Governo a promoção da Mobilidade Ciclável através de medidas práticas para garantir efectivas condições de circulação aos utilizadores de bicicleta

Em Portugal, os inconvenientes da utilização imoderada do automóvel revelam-se bastante pesados. Não obstante algumas vantagens em termos de mobilidade, é inegável que, o automóvel contribui para o desperdício de espaço urbano, consome imensos recursos e constitui um ónus ambiental.

Consequentemente, importa alterar comportamentos e promover formas de mobilidade alternativa mais eficazes em função das necessidades e que sejam, simultaneamente, mais saudáveis e ambientalmente mais sustentáveis, promovendo a redução da enorme dependência do país em matéria de importação de combustíveis fósseis.

Uma maior utilização dos transportes públicos será desejável mas convém ter em linha de conta que estes não constituem a única alternativa ao automóvel. De facto, na Europa, a maioria dos trajectos efectuados em automóvel cobrem distâncias inferiores a 5 kms. Ora, nestas distâncias, a bicicleta pode, em muitos casos, substituir com vantagem o automóvel no que diz respeito a uma parte importante da mobilidade.

O potencial da bicicleta como forma alternativa de mobilidade não pode ser negligenciado, nem no que respeita às deslocações quotidianas pendulares para o local de trabalho ou escola, nem no que respeita a quaisquer outros motivos de deslocação. De facto, quando as condições orográficas e climáticas não são desfavoráveis e recorrendo a uma política de mobilidade completa, é perfeitamente viável em Portugal, à semelhança do que já se passa em outros Estados-Membros da União Europeia, uma taxa elevada de utilização da bicicleta.

De igual modo, o uso da bicicleta, contribui para o combate às alterações climáticas ao reduzir as emissões de gases com efeito estufa geradas por qualquer dos transportes motorizados, em particular (se medido em termos relativos ao numero de utilizadores) os transportes individuais. Convirá ter em linha de conta que Portugal tem compromissos internacionais de redução de emissões destes gases e as políticas de promoção da mobilidade ciclável ajudarão o país nesse desiderato.

A mobilidade ciclável reduz o consumo de energia, em particular de origem fóssil, que é a base energética do nosso sistema de transportes. Portugal tem também compromissos e metas nacionais e internacionais de redução dos consumos e da intensidade energética, em particular quanto a energias fósseis, e os transportes são um dos sectores que mais contribuem para esse consumo (cerca de um terço do consumo de energia primária em Portugal). É, precisamente, nos transportes que o país mais tem por fazer quanto à redução do consumo de energia e a promoção da mobilidade ciclável será uma forte ajuda nesse sentido.

Não negligenciáveis são, igualmente, os ganhos de saúde. A promoção da mobilidade ciclável reduz indirectamente os encargos com o sistema de saúde pois o uso de bicicleta constitui uma actividade física que contribui para a melhoria da qualidade de vida combate o sedentarismo e melhora a saúde dos seus utilizadores, gerando, correlativamente, uma redução dos encargos com cuidados de saúde.

Mas, concomitantemente, a promoção da bicicleta como meio de transporte quotidiano nas cidades, passa necessariamente por um reforço da segurança dos ciclistas já que, uma parte importante dos seus utilizadores potenciais, equaciona a deslocação em bicicleta mas necessita, por um lado, de condições infra-estruturais e, por outro, que sejam reforçadas regras que garantam condições de segurança para as suas deslocações, designadamente pela introdução de alterações ao Código da Estrada que, à semelhança de outros Estados-Membros da União Europeia, garantam essa segurança no contexto da rede viária.

Nos termos da alínea b) do Artigo 156º da Constituição e da alínea b) do nº 1 do artigo 4º do Regimento, a Assembleia da República Recomenda ao Governo que:

1. Proceda à introdução no Código da Estrada (Decreto-Lei n.º 44/2005 de 23 de Fevereiro) das regras necessárias e suficientes para garantir mais condições de segurança para os utilizadores de bicicleta na rede viária;
2. Os futuros planos de mobilidade e transportes bem como os instrumentos de gestão territorial incorporem sempre soluções facilitadoras e promotoras do uso da bicicleta;

3. Os edifícios e equipamentos públicos instalem mecanismos práticos, facilitadores e promotores do uso de bicicleta.

Palácio de S. Bento, 6 de Outubro de 2011

Os Deputados,