

Contributo da MUBi para a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa 2020-2030

1 - Introdução

Congratulamos o Governo pelo lançamento agora, após ter constado das Grandes Opções do Plano para 2018 e para 2019, da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa - ENMA 2020-2030, e pela visão que tem apresentado para os sistemas de mobilidade em Portugal, mais próxima à do resto da Europa e mais adequada aos tempos actuais, tendente à necessária redução da dependência da utilização excessiva dos meios motorizados individuais e transferência modal para o transporte público de massas e os modos activos de deslocação.

Uma bem sucedida Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa permitirá ao Governo estabelecer um quadro claro para o desenvolvimento da utilização da bicicleta em Portugal, incluindo a coordenação de políticas para a bicicleta - vertical e horizontalmente através das entidades governamentais -, o intercâmbio de boas práticas, a capacitação das autoridades locais e regionais, o financiamento de projectos piloto e campanhas de investigação e de sensibilização, permitindo, desta forma, enviar um sinal às autoridades regionais e locais que a mobilidade em bicicleta é um assunto importante e que deve ser tida em conta nas políticas públicas locais.

Uma estratégia nacional permite, ainda, preparar o campo para novas regulamentações nacionais, por exemplo relativamente à revisão do Código da Estrada, à alteração da taxa de IVA, ou à introdução de programas de incentivos fiscais. Uma estratégia nacional constituirá, ainda, um meio de poder dinamizar a nível nacional várias áreas relacionadas com a bicicleta, tais como o cicloturismo, a intermodalidade, a redução do risco rodoviário, a melhoria do espaço público ou a promoção da actividade física.

De modo a garantir o seu sucesso, a entidade responsável pela Estratégia deverá coordenar, monitorizar e actualizar a sua implementação e assegurar o envolvimento de todas as agentes relevantes a nível nacional, regional e local.

Relativamente ao documento desenvolvido, e agora em consulta pública, parece-nos genericamente adequada a listagem de Eixos de Intervenção e de Áreas Transversais, cobrindo essencialmente todos os pontos que nos parecem fundamentais. Enaltecemos o facto da Estratégia pretender obter um compromisso político continuado, através de uma participação e apoio alargado ao nível do poder político, o que consideramos indispensável para que a Estratégia possa passar do papel à realidade. Contudo, consideramos que não

existe o suporte suficiente e necessário a esse desígnio sem a participação das forças da sociedade civil que pretendem que a mudança preconizada pela Estratégia aconteça e que podem dar valiosos contributos.

Neste nosso presente contributo, não nos detalhamos em comentários a medidas concretas do documento em consulta pública, assumindo que tal discussão acontecerá, como previsto no próprio documento, no segundo semestre de 2019. Nessa fase pretendemos, então, ter a oportunidade de apresentar a nossa visão e de nos pronunciar em pormenor sobre todas as medidas concretas.

2 - Assuntos estruturantes

Desígnio da Estratégia

A Estratégia aponta, e bem, quatro grandes benefícios da promoção dos modos activos: ambiente, economia, saúde e comunidade. Parece-nos, no entanto, que deve ser colocado muito mais ênfase naquele que nos parece ser a carência mais grave num país que se pretende civilizado: o direito fundamental a utilizar os modos activos para deslocações, seja para a escola, para o trabalho, para as compras, ou qualquer outra finalidade. Apesar da Lei não negar na prática essa possibilidade, a crua realidade é que a esmagadora maioria das pessoas em Portugal não se sente segura por tomar essa opção, o que constitui uma gravíssima restrição à Liberdade. Essa restrição constituiu, em grande medida, a causa do retrocesso que foi a bicicleta ter deixado de ser considerado um modo de transporte aceitável na maioria do território do país.

A Estratégia deveria, em nosso entender, assumir a resolução deste problema de liberdade como um desígnio central e inegável.

Participação da sociedade civil

A estratégia só sairá do papel se acontecer um trabalho grande de envolvimento dos todos os actores relevantes, incluindo a sociedade civil, que no documento é quase ignorada.

A MUBi tem, ao longo dos seus dez anos de existência, acumulado conhecimentos e produzido numerosos conteúdos que são uma referência para técnicos e decisores políticos. Consideramos, assim, que somos uma mais valia a integrar a execução de várias tarefas da ENMA, nomeadamente a elaboração do guia de normas técnicas para infraestrutura e equipamento (Medida E1-1) e a definição do conjunto de indicadores de desempenho (Medida MA-1), manifestando desde já a nossa disponibilidade e interesse em fazê-lo. Ademais, temos uma privilegiada posição de comunicação com actuais e potenciais utilizadores de bicicleta, a que outras organizações não têm a capacidade de chegar.

Recomendamos a constituição de uma Comissão de Acompanhamento da ENMA 2020-2030, que monitorize, acompanhe e oriente a Equipa de Missão e que reúna periodicamente. A MUBi enquanto organização de âmbito nacional que representa os utilizadores de bicicleta disponibiliza-se, desde já, a integrá-la.

Financiamento

Para alcançar a meta estabelecida de transferência modal para deslocações em bicicleta, é necessário investimento em infraestruturas e em promoção. Assegurar a alocação de suficientes recursos financeiros tem forçosamente de ser parte integrante desta Estratégia, dado a experiência mostrar que um nível mínimo de investimento sustentado é um pré requisito para um aumento significativo das condições para a utilização da bicicleta. O financiamento deve ser estabelecido a todos os níveis administrativos, a fim de promover a implementação de medidas para a utilização da bicicleta e garantir a manutenção de infraestruturas. Uma parcela do orçamento nacional para transportes deve ser alocada à mobilidade em bicicleta em todos os níveis de governação^{1,2}.

No sentido de justificar a alocação orçamental, indicadores que tenham em consideração os diversos benefícios da utilização da bicicleta devem ser incorporados em análises custo-benefício. Isto, por um lado, trará maior consciencialização acerca desses benefícios e, por outro, contribuirá para mudar a percepção das autoridades públicas a vários níveis e de potenciais fontes de financiamento.

Será desejável que a ENMA tenha um orçamento próprio, com medidas orçamentadas e o compromisso de cada Ministério envolvido a contribuir para tal. A ausência de um financiamento próprio comprometerá a implementação da Estratégia.

Metas intermédias

Para além das metas finais desta ENMA 2020-2030 para 2030, deverão ser definidas metas intermédias. Sem elas, as avaliações propostas bienais e a avaliação global em 2025 estarão impedidas de avaliar o mais importante.

¹ O Programa Ambiental das Nações Unidas recomenda que 20% dos orçamentos para transportes seja alocado à mobilidade em bicicleta e pedonal.

UN Environment (2016), Global Outlook on Walking and Cycling 2016.

<https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17030/globalOutlookOnWalkingAndCycling.pdf>

² A ECF advoga que *“at least 10% of all transport investment by the EU, Member States, cities and regions should be spent on cycling”*.

European Cyclists' Federation (2015), A Cycling Investment Plan for Europe.

<https://ecf.com/groups/cycling-investment-plan-europe>

Objectivos para as quotas modais

Consideramos que os “Objetivos 2030” deverão ser revistos e para clareza serem apelidados de “metas”. A mobilidade a pé é a base da mobilidade sustentável e deverá constituir um dos factores fundamentais para o sucesso desta Estratégia. Deverá, por isso mesmo, ser um objecto de uma meta própria e separada da bicicleta. Da forma como está formulado, o objectivo proposto para a quota modal conjunta das deslocações a pé e em bicicleta em 2030 de 20% deve ser revisto - se a meta para a bicicleta é fixado em 7.5% e a meta conjunta para a mobilidade ativa (bicicleta+pedonal) é de 20%, teríamos então um declínio desastroso para a mobilidade a pé para 12.5%. Recordamos que nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, a quota modal das deslocações a pé é actualmente (2017) de 19% e 23%, respectivamente³.

Da mesma forma, a meta para a quota modal da bicicleta deveria ser mais ambiciosa. Tal como afirmámos no nosso contributo para o programa Portugal Ciclável 2030 (PC2030)⁴, Portugal deverá tentar convergir com a média da União Europeia, onde a utilização da bicicleta está em franco crescimento e com numerosos países⁵ e cidades a proporem-se aumentar de forma significativa a sua quota modal da bicicleta.

Indicadores

A recolha sistemática e a posse de dados da utilização da bicicleta e dos seus benefícios terá um impacto imediato na credibilidade dos argumentos em favor da mobilidade activa e em bicicleta, e poderá ser usada nas discussões com entidades financiadoras e com os contribuintes relativamente a maiores alocações orçamentais para estas formas de mobilidade. Servirá, também, como uma poderosa ferramenta de monitorização e avaliação para a comparação da eficácia de medidas e para a identificação de factores de sucesso que poderão atrair financiamentos disponíveis para os investimentos com maior potencial de impacto.

O Pan-European Master Plan for Cycling Promotion⁶ propõem a recolha, entre outros, dos seguintes indicadores a nível nacional:

- Quota modal das deslocações em bicicleta
- Número de passageiros-quilómetro pedalados anualmente per capita
- Número de fatalidades anuais de utilizadores de bicicleta por quilómetro percorrido

³ Instituto Nacional de Estatística (2018), Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa 2017.

https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=334858898&att_display=n&att_download=y

⁴ MUBi (2018), Contributo da MUBi para o programa Portugal Ciclável 2030.

<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2018/10/Contributo-MUBi-PC2030.pdf>

⁵ European Cyclists' Federation, National cycling policies.

<https://ecf.com/groups/national-cycling-strategies-europe>

⁶ International Transport Forum (2019), Road Safety in European Cities: Performance Indicators and Governance Solutions.

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/road-safety-european-cities-performance-indicators.pdf>

- Quilómetros de infraestrutura para a circulação de bicicleta
- Média do número de bicicletas existentes por habitante e por habitação
- Número de bicicletas vendidas anualmente

Assim, e para obtenção destes indicadores e de variáveis dependentes relativas aos diversos benefícios socio-económicos da utilização da bicicleta e para a avaliação do próprio sucesso da Estratégia, é fundamental que sejam recolhidos dados dos quilómetros percorridos em bicicleta. Vários países europeus, como a Alemanha, Áustria, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Eslováquia, Finlândia, Holanda, Irlanda, Itália, Reino Unido, Suécia e Suíça, possuem estatísticas dos quilómetros percorridos em bicicleta⁶. O International Transport Forum da OCDE apresenta já para as Zonas Urbanas Funcionais de Lisboa e do Porto o risco de fatalidade para os modos bicicleta e pedonal por quilómetros percorridos⁷.

Condução da Estratégia e políticas nacionais verticalmente até aos municípios

A ENMA deverá desenvolver e estabelecer mecanismos adequados para uma bem sucedida, efectiva e consequente condução da Estratégia e das políticas nacionais verticalmente para a administração local, que acaba por ser quem tem poder de decisão sobre a mobilidade urbana. Estes mecanismos deverão, entre vários aspectos, garantir uma eficaz utilização de recursos, o que não acontece actualmente, um verdadeiro compromisso dos municípios com a mobilidade activa e o aumento efectivo da quota modal da bicicleta e dos modos activos em resultado directo da redução da utilização do transporte automóvel individual a nível local.

A ENMA prevê a construção de 4000 km de ciclovias até 2023, no âmbito dos PEDU e PAMUS. O programa Portugal Ciclável 2030 parte da premissa que existem ou existirão redes de ciclovias urbanas, que serão interligadas. Contudo, grande parte das infraestruturas para circulação de bicicleta actualmente em projecto ou em construção, no âmbito dos referidos PEDU e PAMUS, padecem de graves deficiências, desde logo ao nível dos próprios objectivos e prioridades (muitas vezes, não incomodar o automóvel em lugar de promover e servir a mobilidade quotidiana em bicicleta) e estendendo-se ao seu planeamento e até aos componentes de projecto e construtivos mais importantes.

É fundamental que a Estratégia garanta que os 8 mil km (de 2 mil para 10 mil) de ciclovias que venham a ser construídos até 2030, sejam efectivamente para utilização quotidiana e pendular.

Os actuais PEDU e PAMUS têm falhado rotundamente na implementação de medidas de redução do volume e da velocidade efectiva do tráfego motorizado em meio urbano. Este problema terá forçosamente de ser colmatado. Sem estas medidas, por mais investimentos que sejam feitos em infraestruturas, as redes de percursos para a circulação em bicicleta, e

⁷ International Transport Forum (2019), Road Safety in European Cities: Performance Indicators and Governance Solutions.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/road-safety-european-cities-performance-indicators.pdf>

a pé, estarão sempre em grande medida incompletas, e a promoção destas formas de mobilidade condenada ao insucesso.

Reduzir desigualdades de acessibilidades e mobilidade

As infraestruturas para utilização da bicicleta, equipamentos para o seu apoio e sistemas de bicicletas partilhadas, financiados com recursos públicos, são comumente construídos ou instalados nos centros das cidades e/ou em zonas privilegiadas, onde tipicamente os moradores têm, por um lado, maior poder económico e, por outro, mais e melhores opções de mobilidade⁸. A ENMA, e as várias medidas que nela constam, deverão ter isto em consideração e por objectivo reduzir o fosso existente de desigualdades de acessibilidades e mobilidade e sociais, e não aumentá-las⁹.

3 - Outros assuntos

Perspectiva de género

Em Portugal, apenas 15% dos utilizadores de bicicleta como modo principal de deslocação são mulheres¹⁰. Como proposto no texto: “*captar para esta opção todos os grupos de cidadãos sem discriminação de género, idade ou estatuto social.*” (pag. 39), a ENMA deverá, à semelhança do Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta (PEEB) espanhol, incluir a perspectiva de género e ter por objectivo uma maior igualdade de género na utilização assim como em todas as outras vertentes da bicicleta¹¹.

As redes de transportes, e até as políticas de mobilidade, estão desenhadas para as deslocações típicas masculinas. As deslocações das mulheres são mais complexas que as dos homens, pois, para além das deslocações pendulares casa-trabalho, são elas que fazem a grande parte das “deslocações de cuidados” (levar as crianças à escola, ou atender uma pessoa idosa). As mulheres percebem de um modo mais sensível a insegurança em meio urbano devida à elevada velocidade do tráfego motorizado.

⁸ J. Stehlin (2018), *Cyclescapes of the Unequal City: Bicycle Infrastructure and Uneven Development*, University of Minnesota Press.

<https://www.upress.umn.edu/book-division/books/cyclescapes-of-the-unequal-city>

⁹ Anne Lusk (2019), *Bike-friendly cities should be designed for everyone, not just for wealthy white cyclists*, *The Conversation*.

<http://theconversation.com/bike-friendly-cities-should-be-designed-for-everyone-not-just-for-wealthy-white-cyclists-109485>

¹⁰ A. P. Figueiredo e D. Vale (2018), *BikeFriendlyIndex – Um índice para avaliação da amigabilidade de um concelho para a utilização da bicicleta enquanto modo de transporte urbano*, Built Environment and Mobility Research Group (BEAM), Faculdade de Arquitectura - Universidade de Lisboa.

<http://www.bikefriendlyindex.com/>

¹¹ Alicia Delgado (2019), *Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta: Pedaleando hacia el Plan, Tráfico y Seguridad Vial*, Dirección General de Tráfico.

<http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/03MARZO/0325PEEB.html>

A ENMA deverá identificar quais são as barreiras que têm afastado as mulheres deste modo de transporte. Se utilizam os transportes públicos e se deslocam a pé tanto ou mais que os homens, porque razões utilizam menos a bicicleta?

A inclusão da perspectiva de género na ENMA implica fazê-lo também em medidas concretas, como o guia para infraestruturas, a redução do risco rodoviário para peões e utilizadores de bicicletas, através do limite efectivo de velocidade de 30 km/h em meio urbano ou de vias para bicicletas protegidas. Deverá ainda contemplar workshops exclusivos para mulheres e para raparigas com o objectivo de fomentar entre elas a utilização da bicicleta. Outro objectivo importante é conseguir um maior envolvimento da mulher em todo o mundo da bicicleta (reparações, oficinas, ciclogística), uma área tradicionalmente muito masculinizada.

Guia de normas técnicas

Consideramos que este guia, desenvolvido no âmbito da ENMA, poderá servir também como documento de apoio técnico ao programa PC2030.

Dados os frequentes erros de planeamento e habitual fraco nível de engenharia no projecto e construção de ciclovias em Portugal, é importante que este guia aborde apropriadamente estas questões, nomeadamente o planeamento de redes e de percursos para circulação de bicicletas, projecto e tratamento de interseções, medidas físicas de acalmia de tráfego motorizado e intervenções ligeiras. Este documento deverá ser baseado na documentação de referência internacional existente sobre estas matérias, e ditar os critérios, não só de construção, mas desde o planeamento de redes e de percursos até à manutenção das ciclovias, seguindo os padrões de qualidade e segurança internacionais.

Os municípios que se candidatem a financiamento de origem comunitária ou nacional, deverão demonstrar que os critérios estipulados por este documento são cumpridos, não só nas infraestruturas a que se candidatam, mas também em outras da sua responsabilidade que se encontrem em construção ou projecto.

A MUBi não reconhece nas entidades indicadas para responsáveis por esta medida (E1-1), competências para uma bem sucedida elaboração deste guia. Como já o havíamos feito relativamente ao documento de apoio técnico ao programa PC2030⁴, manifestamos o nosso interesse e disponibilidade em participar no desenvolvimento deste guia no âmbito da ENMA.

Administração pública

É fundamental que a administração pública e instituições do Estado, desde o início e ao longo de todo o período de implementação desta Estratégia, dêem o exemplo nas várias matérias abordadas neste documento e no encorajar a mobilidade activa - nomeadamente

na execução de Planos de Mobilidade para instituições geradoras e atradoras de deslocações, por exemplo Ministérios, Hospital, Câmaras Municipais, etc.¹²

Valorização

A valorização e avaliação dos diversos benefícios do aumento da mobilidade activa preconizado pela ENMA deveriam estar mais exaustivamente reflectidas no documento.

Os benefícios da utilização da bicicleta, e da mobilidade activa em geral, e da redução do uso de veículos motorizados particulares são diversos. Resultados de um estudo muito recente sugerem que, na Europa, cada quilómetro percorrido por carro incorre em um custo externo de € 0,11, enquanto pedalar e caminhar representam benefícios de € 0,18 e € 0,37 por quilómetro¹³. Dos mais de 500 mil milhões de Euros em benefícios socioeconómicos anuais da utilização da bicicleta na União Europeia, acima de um terço resultam de benefícios de saúde¹⁴. Destes, metade provêm do aumento de longevidade de vida - redução de mortalidade derivada da utilização quotidiana da bicicleta, e calculados com base na ferramenta 'Health Economic Assessment Tool (HEAT) for walking and cycling' da Organização Mundial de Saúde¹⁵. A MUBi recomenda veementemente a utilização da ferramenta HEAT na estimativa destes benefícios resultantes da ENMA, assim como em todos os projectos dela vertidos.

National Cycling Officer

Deverá ser designado um responsável nacional, ou criado um centro nacional de competências, para a promoção da mobilidade activa e em bicicleta. Este responsável, ou centro de competências, deverá ter idealmente o apoio de todos os ministérios relevantes e ter um mandato específico e um perfil claro. O responsável ou o director do centro de competências deverá estar dedicado a esta sua função a tempo inteiro, ter fortes competências técnicas, ter a capacidade de chegar a uma variedade dos *stakeholders*, desempenhar um papel de coordenação e capacitação, estar comprometido e entusiasmado com a mobilidade activa e em bicicleta e ser ele(a) próprio(a) um(a) utilizador(a) regular de bicicleta.

¹² IMT (2010), Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos (Geradores e Atradores de deslocações).

<http://server109.webhostingbuzz.com/~transpor/conferenciamobilidade/tema15.php>

¹³ Gössling, S et al. (2019) The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union, *Ecological Economics* 158, pp. 65-74.

<https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2018.12.016>

¹⁴ European Cyclists' Federation (2016), The EU cycling economy: Arguments for an integrated EU cycling policy.

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf

¹⁵ World Health Organization, Health Economic Assessment Tool (HEAT) for walking and cycling.

<http://www.heatwalkingcycling.org>

Edifícios adequados para a mobilidade sustentável

O fácil acesso a estacionamento é um factor determinante nas escolhas individuais de mobilidade, aplicando-se tanto à bicicleta como ao automóvel. À medida que as políticas públicas passam a promover os modos de transporte mais sustentáveis, é fundamental que tenham em consideração o estacionamento para bicicletas. Caso contrário, estarão a dar incentivos contraditórios às pessoas quando estas fazem as suas decisões de mobilidade, com a resultante redução de eficácia dessas políticas.

Em habitações unifamiliares, o carro tipicamente representa cerca de 50% do consumo energético global (mobilidade e edifício). Em habitações com maior eficiência energética ou em blocos de apartamento, essa proporção é ainda maior. É por isso essencial que os regulamentos urbanísticos e de desempenho energético de edifícios contemplem critérios de mobilidade, como regulamentação sobre estacionamento que incentive a utilização da bicicleta e desincentivem o uso do carro.

A Directiva da União Europeia (EU 2018/844) relativa ao Desempenho Energético dos Edifícios, cuja mais recente revisão entrou em vigor em Julho passado¹⁶, inclui agora referências às questões da mobilidade. Inclui também indicações aos Estado Membros para que tenham em consideração políticas coerentes para edifícios, mobilidade activa e sustentável e planeamento urbano:

“(28) [...] os Estados-Membros deverão ter em conta a necessidade de um planeamento urbano holístico e coerente, bem como a promoção de modos de transporte alternativos, seguros e sustentáveis e das respetivas infraestruturas de apoio, por exemplo, através de infraestruturas de estacionamento específicas para bicicletas elétricas e para os veículos para as pessoas de mobilidade reduzida.”

A Directiva terá de ser transposta para as legislações nacionais, em Portugal o Sistema de Certificação Energética dos Edifícios, o Regulamento de Desempenho Energético dos Edifícios de Habitação e o Regulamento de Desempenho Energético dos Edifícios de Comércio e Serviços, até Março de 2020.

A European Cyclists' Federation, num seu recente relatório¹⁷, recomenda a Portugal:

- A introdução de um quadro juridicamente vinculativo a nível nacional/regional, exigindo que as autoridades locais adotem regulamentos específicos de estacionamento.
- Para os casos das jurisdições onde a mobilidade em bicicleta esteja subdesenvolvida e onde as autoridades locais não legislem para o estacionamento de bicicletas, as autoridades nacionais e regionais competentes devem introduzir requisitos mínimos de estacionamento para bicicletas legalmente vinculativos. As autoridades locais

¹⁶ União Europeia (2018), Diretiva (UE) 2018/844 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, que altera a Diretiva 2010/31/UE relativa ao desempenho energético dos edifícios e a Diretiva 2012/27/UE sobre a eficiência energética.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32018L0844>

¹⁷ European Cyclists' Federation (2018), Making Builds Fit for Sustainable Mobility.

https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes_ECF_ON_LINE.pdf

deverão poder ir além desses requisitos mínimos, tendo em conta as circunstâncias locais.

- As autoridades públicas devem reverter a política de exigir requisitos mínimos de estacionamento automóvel, estabelecendo limites máximos de estacionamento em todos os empreendimentos.
- Todas as autoridades públicas devem dar o exemplo, introduzindo padrões ambiciosos de estacionamento mínimo para bicicletas e de limite máximo de estacionamento para automóveis em todos os edifícios públicos.

Revisão do Código da Estrada

Apesar dos progressos consideráveis que constituiu a revisão do Código da Estrada em 2014, a sua revisão e actualização deveria ser um trabalho constante de forma a introduzir novas formas de mobilidade e mais consentâneas com a sociedade que todos desejamos. O atual Código da Estrada teve a sua origem no pináculo do paradigma do automóvel e quando a grande necessidade era a regulação do tráfego intra-urbano e quando ainda uma elevada proporção da população portuguesa não vivia em zonas urbanas. É por isso fundamental alterar a sua raiz introduzindo um conjunto de regras mais consentâneas com a regulação do tráfego urbano, proteção dos modos activos e regulamentar novas formas de mobilidade. Esta revisão deverá ser acompanhada por uma equipa transdisciplinar e com a consulta regular da sociedade civil.

Revisão do Regulamento de Sinalização de Trânsito

Desde da entrada em vigor da última revisão do Código da Estrada (há mais de 4 anos), o Regulamento de Sinalização de Trânsito carece de revisão urgente de forma a se compatibilizar com as alterações verificadas. Esta revisão deverá ser acompanhada por uma equipa transdisciplinar e com a consulta regular da sociedade civil.

Auditores de segurança rodoviária

O currículo de formação dos auditores de segurança rodoviária deve passar a incluir aspectos relacionados com os utilizadores vulneráveis e a infraestrutura para estes utilizadores.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

<https://mubi.pt> facebook.com/mubi.pt geral@mubi.pt

28 de Abril de 2019