

Contributo da MUBi para a Actualização do Plano Intermunicipal de Transportes da Região de Aveiro – A Aposta na Mobilidade Activa, na fase de consulta pública

1. Comentários e recomendações gerais

A MUBi congratula a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA) por lançar o estudo/plano de “Actualização do Plano Intermunicipal de Transportes da Região de Aveiro (PIMTRA) – A Aposta na Mobilidade Activa”, com objectivos de redução da dependência e utilização excessiva do automóvel particular e transferência para modos mais eficientes, saudáveis, económicos e ambientalmente sustentáveis.

Chamamos, no entanto, a atenção para que uma adopção significativa dos modos activos (caminhar e bicicleta) e sustentáveis só será conseguida se, em conjunto com medidas que ofereçam uma alternativa atraente ao uso do carro, existirem **políticas e medidas determinadas que tornem inconveniente e desincentivam a utilização do automóvel**, principalmente nas áreas urbanas, tal como indicam todos os estudos nesta área. Como se costuma dizer, “*a parte mais importante de um plano para a bicicleta é o plano para o carro*”. É importante perceber também que em urbanismo e ambiente é tão ou mais importante o que não fazemos comparado com o que fazemos - por exemplo, aumentar o estacionamento nos centros urbanos, permitir a dispersão urbanística de equipamentos, grandes superfícies ou áreas residenciais são tudo decisões com efeitos prejudiciais que superam os benefícios de um conjunto de medidas de apoio e incentivo ao uso dos modos sustentáveis. Neste sentido, os municípios da Região de Aveiro deverão desenvolver e implementar planos multimodais de mobilidade sustentável que integrem e potenciem os objectivos e metas deste plano para a mobilidade activa.

A Lei de Bases do Clima¹, que entrou em vigor a 1 de Fevereiro deste ano, determina que as autarquias desenvolvam **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)**. Também a Comissão Europeia, n’O novo quadro da UE para a mobilidade urbana², propõe que o financiamento da União Europeia na área da mobilidade e transportes seja preferencialmente direccionado para as localidades com PMUS implementados, seguindo os princípios de priorização dos modos activos e colectivos de deslocação para a redução da dependência do automóvel. Estes planos devem desencadear processos contínuos de planeamento e gestão participativa – ampla, regular, estruturada e transparente.

¹ Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro: Lei de Bases do Clima. Artigo 47.º.
<https://dre.pt/dre/detalhe/lei/98-2021-176907481>

² Comissão Europeia, O novo quadro da UE para a mobilidade urbana, COM(2021) 811 final, 14 de Dezembro de 2021.
<https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1>

A Lei de Bases do Clima também estipula que os vários níveis da administração do Estado estão obrigados a promover a mobilidade activa, especificando áreas de particular responsabilidade, nomeadamente: a implementação de estratégias de âmbito nacional, regional e local de mobilidade pedonal e em bicicleta; o desenvolvimento da intermodalidade dos transportes públicos com o uso da bicicleta; incentivos à aquisição e utilização da bicicleta; a oferta de sistemas públicos de bicicletas partilhadas e; a criação de redes de infraestruturas cicláveis seguras³. Estranhámos, por isso, a ausência de referências a esta Lei neste estudo, e recomendamos que a omissão seja corrigida.



Fig. 1: Ciclo de desenvolvimento de um PMUS. Fonte: Eltis 2020⁴.

Importa, também, sublinhar que a adoção e uso dos modos activos de deslocação está intrinsecamente ligada com a qualidade e segurança do espaço urbano. O modo pedonal é a base universal das deslocações humanas. Por isso, é essencial garantir um **espaço público que, respeitando os princípios de desenho universal, seja inclusivo, seguro e confortável para todas as idades e condições físicas**. Estacionamento de automóveis e infraestruturas e equipamentos para bicicletas sobre os passeios, por exemplo, não é admissível. É, ainda, importante privilegiar a existência de praças e sítios de estadia, e o uso do espaço público na vida quotidiana das comunidades - para que tal aconteça será essencial a redução do espaço excessivo actualmente ocupado pela circulação e estacionamento automóvel.

³ Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro: Lei de Bases do Clima. Artigo 50.º.

⁴ Eltis - The Urban Mobility Observatory (2020), SUMP Process. <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process>

Em Junho de 2021, a MUBi lançou o Manifesto “**Cidades Vivas: 10 medidas para devolver a cidade às pessoas**”, com o propósito de ajudar e estimular os municípios portugueses na mudança de paradigma nas políticas urbanísticas e de mobilidade, priorizando as deslocações a pé e em bicicleta, o transporte público e os sistemas de mobilidade partilhada, em detrimento da utilização do automóvel individual. Este manifesto apresenta a visão de localidades mais saudáveis, seguras, resilientes e sustentáveis, que põem a mobilidade activa – incluindo a bicicleta – no topo da pirâmide da mobilidade, e propõe os passos prioritários para alcançar esse objectivo.



Fig. 2: Cidades Vivas: 10 medidas para devolver a cidade às pessoas. Fonte: MUBi 2021 <https://cidadesvivas.mubi.pt/>.

Mudar hábitos e padrões de mobilidade é um processo demorado, que requer acções estruturadas, coordenadas e consequentes, assentes num **ciclo contínuo de avaliação, aprendizagem e melhoria** (Fig, 3). Por isso, é fundamental a CIRA e os municípios da

Região alocarem com urgência os meios e os recursos necessários para a prossecução dos objectivos preconizados.

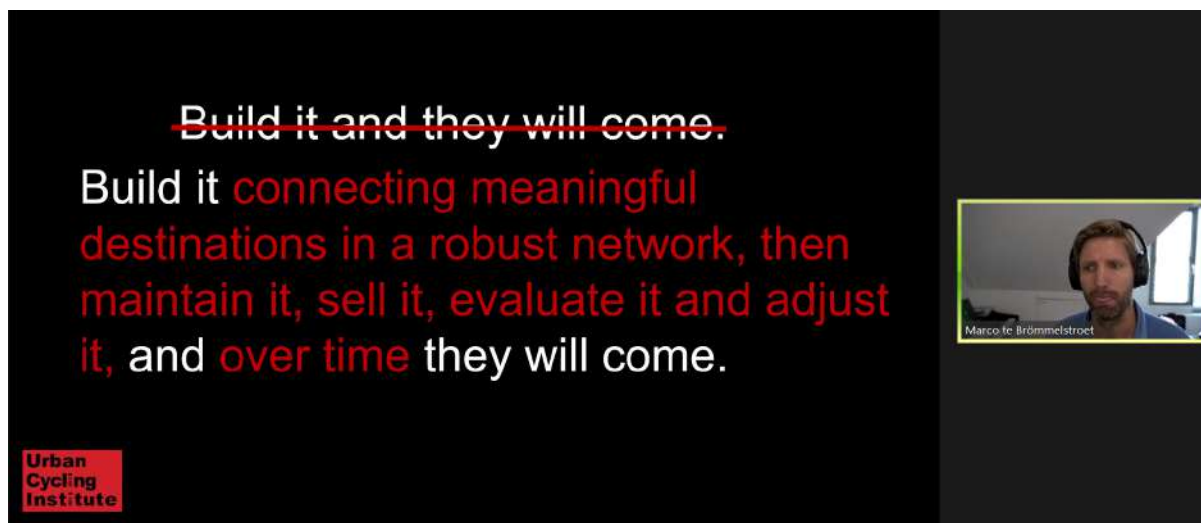


Fig. 3: Slide da apresentação do director do Urban Cycling Institute da Universidade de Amsterdão, Marco te Brömmelstroet, na conferência final do projecto “BooST - Impulsionar a Bicicleta em Cidades Principiantes”⁵.

2. Comentários e recomendações particulares

2.1 Metas mais ambiciosas

Tendo em conta i) as condições orográficas e territoriais na Região muito favoráveis ao uso da bicicleta e ii) que a quota modal da bicicleta na Região em 2011 (4%) era oito vezes superior à média nacional (0,5%), consideramos que a meta de 9% para a quota modal da bicicleta na Região de Aveiro é muito pouco ambiciosa quando comparada com a meta de 7,5% em 2030 que a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030 determina para o território nacional.

No caso do município de Aveiro, por exemplo, também com condições naturais e territoriais extremamente favoráveis e uma quota modal da bicicleta em 2011 (3%) significativamente superior à média nacional, a meta proposta para a quota modal da bicicleta (10%) limita-se a responder aos mínimos que ENMAC 2020-2030 estabelece para todas cidades portuguesas.

Do mesmo modo, a meta para a quota modal da bicicleta de 12% nas deslocações dentro das freguesias parece-nos aquém do que seria desejável na Região.

⁵ M. te Brömmelstroet (Urban Cycling Institute, Universidade de Amsterdão), Conferência final do projecto “BooST - Impulsionar a Bicicleta em Cidades Principiantes”, Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente (CITTA), online, 1 de Julho de 2021.
<https://boost.up.pt/conferencia/>

No que respeita à mobilidade pedonal, consideramos a meta questionável. Com a “aposta na mobilidade activa”, a meta prevista para 2030 para a quota modal das deslocações a pé na Região é somente de 20%. Nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, onde as distâncias médias percorridas são mais longas, esta quota modal em 2017 era de 19% e 23%, respectivamente⁶.

A MUBi recomenda que as **metas para as quotas modais das deslocações a pé e em bicicleta sejam revistas para valores mais ambiciosos** e ajustados às características favoráveis da Região e aos objectivos deste estudo/plano.

A este respeito, os relatórios fazem várias referências à “Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa” (ENMA). Contudo, este foi um documento preliminar que o Governo colocou em consulta pública em Março de 2019⁷, e que veio a dar lugar à Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030, publicada em Diário da República a 2 de Agosto desse ano⁸. A Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Pedonal encontra-se presentemente em desenvolvimento, sob a coordenação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT). Recomendamos que as referências à “ENMA” e a informações provenientes desse documento sejam revistas e corrigidas.

Os relatórios não explicam como, a partir dos dados dos movimentos pendulares dos Censos 2011 e dos objectivos de transferência para os modos activos de 40% dos movimentos pendulares internos às freguesias realizados em automóvel e para os modos activos e transporte público de 25% dos movimentos pendulares para o exterior das freguesias realizados em automóvel, foram calculadas as metas de quotas modais (Tabela 3 no Relatório da Fase 2). Sem embargo, não se entende como esses objectivos resultam em reduções de quotas modais do automóvel inferiores a 25% em quase todos os municípios, e na globalidade da CIRA de 22.9% (a quota modal do automóvel passa de 70% para 54%), quando para cada município essa redução aparentemente deveria ser algures entre 25% e 40%.

Relativamente à redução de emissões de Gases com Efeito de Estufa, não entendemos a meta apresentada de 30%. O Plano Nacional Energia e Clima (PNEC) 2030⁹ estabelece a meta global de redução de emissões em Portugal de 45-55% e de 40% no sector dos transportes, até 2030. O PNEC será revisto em 2023, e, para dar cumprimento à Lei de Bases do Clima e às indicações europeias, que designam reduções de emissões de pelo menos 55% até ao fim da década, verá provavelmente essas metas aumentadas para valores superiores. Assim, **recomendamos a revisão da meta de redução de emissões para pelo menos o valor de 40%**, indicado presentemente no PNEC para o sector dos transportes.

⁶ Instituto Nacional de Estatística (2018), Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa : 2017.

<https://www.ine.pt/xurl/pub/349495406>

⁷ Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa - ENMA 2020-2030.

<https://participa.pt/pt/consulta/estrategia-nacional-para-a-mobilidade-ativa-enma-2020-2030>

⁸ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/131-2019-123666113>

⁹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/53-2020-137618093>

2.2 Metas intermédias/intercalares

Recomendamos que, para além de metas finais a 10 anos, este estudo e a actualização do PIMTRA definam igualmente **metas intercalares a 5 anos**. Sem elas, os processos de avaliação intermédios e a monitorização e responsabilização política serão muito mais dificultados.

2.3 Programa de formação na área da mobilidade activa

Para que a execução das medidas deste plano possam ser bem sucedidas e seja possível progressivamente avançar-se em direcção às metas preconizadas de transferência do uso do automóvel particular para os modos activos, é necessário que os técnicos das autarquias tenham **formação adequada nas áreas da mobilidade activa e sustentável e de redução do perigo rodoviário**, o que não é hoje o caso.

Assim, recomendamos que **o Plano de Acções passe a integrar um programa contínuo, ao longo dos 10 anos, de formação de técnicos das autarquias, e também da CIRA**, nestas áreas. Este programa deverá conter formação não apenas na componente de infraestruturas, mas também na gestão da mobilidade, comunicação, acções de sensibilização, etc.

2.4 Envolver e trabalhar com as forças policiais (PSP e GNR)

Um dos principais obstáculos a que mais pessoas usem a bicicleta, e também se desloquem pé, regularmente como modo de transporte é a **insegurança rodoviária**, percebida e real.

Como em qualquer outro local do país, o **sentimento de impunidade na utilização de veículos automóveis** é generalizado e os **comportamentos perigosos ou abusivos para os utilizadores vulneráveis** são recorrentes, desde a prática de velocidades excessivas, o incumprimento das regras de ultrapassagem a ciclistas, até ao estacionamento selvagem sobre passeios.

Sem uma fiscalização com mais intensidade, de forma diligente, regular e consistente, da parte das forças policiais, principalmente de comportamentos perigosos em relação aos utilizadores vulneráveis, não será possível criar ambientes urbanos seguros e confortáveis para os modos activos e alcançarem-se as metas desejadas para estes modos. Assim, recomendamos que **uma das medidas do Plano de Acções consista num trabalho próximo e contínuo de envolvimento das forças policiais na prossecução das condições para os objectivos deste plano** - encorajando a existência de metas e indicadores relativos à fiscalização e cumprimento da lei no que diz respeito a comportamentos que aumentem o perigo real e percebido dos modos sustentáveis.

2.5 Actualizar e implementar Planos Municipais de Segurança Rodoviária

Em 2017, os municípios da CIRA aprovaram Planos Municipais de Segurança Rodoviária (PMSR), sem que, contudo, pelo menos no caso do Município de Aveiro, que acompanhamos mais de perto, se conheçam que medidas dos Planos de Acção foram ou estão a ser implementadas, o seu grau de execução e de sucesso ou de insucesso, e quais faltam implementar e a sua calendarização prevista.

No mesmo sentido do ponto anterior, importa os municípios actualizarem ou desenvolverem, de forma participada, **Planos Municipais de Segurança Rodoviária alinhados com os objectivos e metas deste plano e com os princípios da estratégia Visão Zero 2030**¹⁰, em desenvolvimento pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. A implementação destes Planos deve ser transparente e sua monitorização contínua, com os dados disponibilizados e de fácil acesso nos *sites* das autarquias e a publicação de relatórios periódicos.

2.6 Infraestruturas e equipamentos para bicicletas nos passeios: NÃO!

Já por várias vezes, incluindo um comunicado conjunto com a Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO), alertámos a autarquia de Aveiro a este respeito^{11,12}. **Infraestruturas e equipamentos para a utilização de bicicletas sobre os passeios não são admissíveis.** E, ainda muito menos é aceitável que tal seja proposto, ou mesmo sugerido, num estudo/plano com o desígnio “a aposta na mobilidade activa”, pelo que **exigimos a completa correção dessas referências.**

Colocar bicicletas nos passeios ou à mesmo cota dos mesmos gera conflitos entre peões e utilizadores de bicicleta. Retirar espaço ao modo pedonal reduz sempre o conforto para o uso deste modo e a função de fruição e estadia do espaço público, fundamental também para promover as deslocações a pé. Passa, também, a mensagem de que o carro é intocável, quando o que se pretende transmitir e conseguir é precisamente o oposto. Como indicam os manuais nesta área, infraestruturas e equipamentos para utilização da bicicleta devem ser instalados em espaço retirado ao automóvel, por exemplo, eliminando-se lugares de estacionamento.

¹⁰ Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Visão Zero 2030.

<https://visaozero2030.pt/>

¹¹ MUBi (2021), MUBi apela à Câmara para que não repita erros na obra da Rua Mário Sacramento. <https://www.facebook.com/mubiaveiro/posts/pfbid037GDj59LM2jYWETXU4SupqXGc2M4CYjftBLc7VKGF6HveT9qbSzFVU3DtZhmikBzl>

¹² MUBi e ACAPO (2021), BUGAs no passeio, não! <https://mubi.pt/2021/11/25/bugas-no-passeio-nao/>

2.7 Localidades 30 e acalmia de tráfego

Ao contrário do que este estudo propõe - a definição de zonas de limite 30 km/h - consideramos que **todas as áreas urbanas e zonas onde seja frequente a coabitação de utilizadores vulneráveis com veículos motorizados devem ter limite geral de velocidade de 30 km/h**. Esta é uma recomendação das Nações Unidas, da Organização Mundial da Saúde e do Parlamento Europeu, e implementada em cada vez mais cidades e vilas europeias. Este estudo deverá analisar e propôr as vias onde, excepcionalmente, e sempre com justificação técnica, o limite de velocidade seja superior.

Como o estudo indica, é completamente irrealista pensar-se que uma rede de ciclovias segregadas poderá servir uma grande parte das deslocações em bicicleta. É preciso que este plano garanta a **massificação de medidas de redução efectiva de velocidade**, não apenas nas estradas nacionais indicadas e na envolvente dos estabelecimentos de ensino, mas também e especialmente nos centros urbanos, áreas residenciais e outras frequentemente utilizadas por peões e utilizadores de bicicleta. A este respeito, recomendamos que **um dos indicadores do plano sejam os quilómetros de vias com medidas de redução de velocidade em cada município em relação à extensão total da sua rede viária**. Recomendamos, também, que o plano preveja áreas com **medidas de dissuasão de tráfego de atravessamento**.

2.8 Criação de obstáculos aos percursos em automóvel

Para além da acalmia do tráfego, outro factor decisivo para a substituição da utilização do automóvel por outros modos, mais sustentáveis, é tornar o automóvel um meio menos prático que os restantes.

Para se atingir as metas propostas **deverão ser propostas ações que tornem os percursos realizados em automóvel menos directos e confortáveis**. Para tal os municípios deverão tomar medidas que **reduzam/impeçam o tráfego de atravessamento de núcleos urbanos**.

Deverão também **estudar zonamentos das áreas urbanas**, seguido de criação de percursos de deslocação mais directa para os modos activos e colectivos e com mais obstáculos para o automóvel.

Este tipo de medidas de contenção e dissuasão da utilização do automóvel nas áreas urbanas, incluindo a muito importante gestão e regulamentação do estacionamento, com redução sustentada e permanente da oferta de estacionamento, são essenciais para a promoção de uma mobilidade mais sustentável e, em particular, na transferência para os modos activos, tal como indicámos no início deste documento. Por isso, **discordamos de que sejam, neste estudo, caracterizadas como “medidas complementares”**, e recomendamos que sejam descritas e efectivamente encaradas como medidas principais e prioritárias.

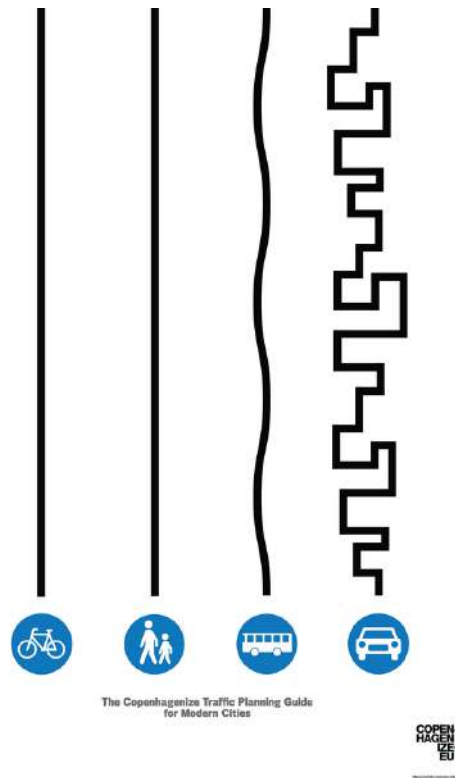


Fig. 4: Copenhagenize Traffic planning guide for modern cities



Fig. 5: Zoneamento de Houten e anel rodoviário envolvente destacado.

Créditos: Georgia Tech College of Engineering

(<https://coordinates.ce.gatech.edu/blog-post-6-houten-and-sustainable-transportation>)

2.9 Parqueamentos para bicicletas

Nos centros urbanos, a falta de estacionamento seguro para bicicletas durante a noite, fins de semana ou férias, constitui um conhecido importante entrave ao uso da bicicleta. Este é um problema cada vez mais importante com a massificação das bicicletas eléctricas, que são mais caras que as convencionais. Para além da instalação de estacionamentos seguros e protegidos de longa duração para bicicletas nas estações de comboio, este estudo e a actualização do PIMTRA deverão prever a **oferta abundante de parques de longa duração, nomeadamente do tipo *bike-hangar*, em áreas residenciais.**

No que se refere ao **número de lugares propostos para as estações de comboio, consideramos que são largamente insuficientes para as metas de quota modal da bicicleta que este estudo preconiza.** Por isso, recomendamos a respectiva actualização desses valores.

2.10 Apoios à aquisição de bicicletas

Os valores indicados como sendo os apoios do Fundo Ambiental de incentivo à aquisição de bicicletas estão desactualizados. Os apoios em 2022 são de 500 euros para bicicletas eléctricas, 1000 euros para bicicletas de carga sem assistência e 1500 euros para bicicletas de carga com assistência eléctrica¹³, e têm vindo a aumentar anualmente desde a sua introdução no Orçamento do Estado para 2019.

Os orçamentos que o estudo propõe, no âmbito desta medida, para cada município são demasiado reduzidos. Por exemplo, os municípios de Castelo Branco e de Almeirim, ambos sem um plano de “aposta na mobilidade activa”, e com populações de 52 mil e 22 mil habitantes, respectivamente, lançaram programas municipais de apoio à aquisição de bicicletas com montantes de 100 mil euros e 30 mil euros por ano - ou seja 1,92 euros e 1,36 euros por habitante. O orçamento anual de 65 mil euros proposto para o município de Aveiro, com uma população de 81 mil habitantes, traduz-se em apenas 0,80 euros por habitante. **Recomendamos que os montantes propostos sejam atualizados para valores superiores**, e de acordo com os objectivos deste plano.

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Secção Local de Aveiro

<https://mubi.pt/> aveiro@mubi.pt

31 de Julho de 2022

¹³ Fundo Ambiental (2022), Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Emissões Nulas (VEN 2022).

<https://www.fundoambiental.pt/apoios-2022/mitigacao-das-alteracoes-climaticas1/incentivo-pela-introducao-no-consumo-de-veiculos-de-emissoes-nulas-ven-2022.aspx>