

Recomendação

Promover a utilização dos modos suaves, criar sustentabilidade ambiental para o futuro

A emergência de saúde pública de âmbito internacional decretada pela Organização Mundial de Saúde, no dia 30 de janeiro de 2020, e a declaração de pandemia pela COVID-19, no dia 11 de março de 2020, exigiram a adoção de medidas de contingência para a prevenção da doença provocada por um novo coronavírus (SARS-COV-2).

Devido ao confinamento que foi imposto nos últimos meses, assistiu-se à diminuição do tráfego motorizado – segundo dados recentes do Parlamento Europeu, os transportes são responsáveis por quase 30% das emissões de dióxido de carbono na União Europeia, 72% dos quais vêm dos transportes rodoviários. De acordo com um relatório do Programa das Nações Unidas para o Ambiente para limitar o aumento da temperatura global a 1,5 graus celsius acima da média da era pré-industrial, é necessário reduzir em 7,6% por ano as emissões de gases com efeito de estufa, valor que este ano, devido à Covid-19, poderá ser alcançado. Podemos, pois, afirmar que uma das consequências positivas da crise sanitária tem sido a diminuição dos níveis de poluição atmosférica e sonora nas cidades e a diminuição das emissões de gases com efeitos de estufa para a atmosfera.

Sabemos também que esta pandemia trouxe consigo o início de uma grave crise socioeconómica que nos desafiará a encontrar formas alternativas de viver e de nos movimentarmos, de modo a fazer face à diminuição do poder de compra de muitos de nós.

De acordo com a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (EMNAC 2020 -2030), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, cabe ao Governo, em parceria com diversos atores, nomeadamente os municípios, a promoção do transporte público, a eletrificação dos veículos e a transferência de utilizadores para modos de deslocação mais sustentáveis e ativos, como a bicicleta.

Em Portugal, 80% dos adultos não pratica a dose de exercício físico ou desporto recomendada pela OMS¹, tendo os mais jovens padrões semelhantes: 64% das crianças com 10-11 anos são pouco ativas fisicamente, e mais de 95% dos jovens com 16-17 anos também. Porém, sabe-se que a atividade física diminui o risco de obesidade e uma variedade de doenças, entre as quais a doença coronária, a hipertensão, a trombose (AVC) e a depressão. Essa ausência de atividade por parte da generalidade da população é ainda impactante na despesa com saúde. Estima-se que mesmo que somente metade (50%) da população portuguesa não praticasse atividade física, os custos seriam de cerca de 900 milhões de euros. Neste sentido, as deslocações quotidianas são uma oportunidade para introduzir exercício ligeiro no dia-a-dia, pelo que incentivar os meios de mobilidade ativa, nomeadamente caminhada e bicicleta, é, por diversos motivos, de grande relevância.

O reforço dos modos de mobilidade suave pode contribuir para a saúde pública e saúde individual por permitir o necessário distanciamento entre pessoas, sobretudo se forem cumpridas algumas regras que têm vindo a ser estudadas. Não menos relevante é o contributo que

¹ Programa Nacional para a Promoção da Atividade Física

os modos de mobilidade suave podem ter para a proteção ambiental, pela melhoria da qualidade do ar, e o cumprimento das metas de descarbonização, como as decorrentes do Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050.

Setúbal tem baixas taxas de utilização modal da bicicleta, que importa elevar promovendo ações prioritárias que causem maior impacto no aumento do número e diversidade de utilizadores.

A prioridade de eixos utilitários, em oposição aos eixos urbanos mais virados para o turismo, como vias cicláveis para áreas industriais com centenas de trabalhadores, rotas escolares, rotas de serviços (camarários, saúde), assume esse potencial.

Todos estamos de acordo que as opções políticas e técnicas deverão sempre ter como referência hierárquica as prioridades do espaço público para os diversos modos de mobilidade, pedonal; bicicleta; transporte coletivo; transporte individual motorizado, no qual a ciclovia tem que servir obrigatoriamente os princípios das boas práticas.

Assim sendo e considerando que:

Considerando que a necessidade de distanciamento social é difícil de atingir na utilização dos transportes públicos e que é crucial a articulação com outros meios de mobilidade, em particular com a mobilidade suave, cremos que este é o momento ideal para incentivar à utilização dos modos de mobilidade activa, nomeadamente o uso da bicicleta e pedonal. A mesma opinião partilha a MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, tendo a Setúbal de Bicicleta, a sua secção local, enviado uma carta sobre o tema a diversas entidades municipais muito recentemente.

Recentemente, o Ministro do Ambiente apelou aos municípios para apresentarem propostas para acelerar os objetivos da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa – que prevê que Portugal passe, até 2030, de 0,5% de deslocações quotidianas de bicicleta para os 7,5% (média europeia);

- O próprio município de Setúbal integrou o **Projeto CICLOP 7**, no âmbito do qual foi planeada uma rede ciclável intermunicipal para a totalidade da Península de Setúbal, e no seu Plano de Mobilidade de Mobilidade Sustentável refere ainda que, ao nível urbano, o município “pretende promover o modo ciclável nas deslocações urbanas da cidade de Setúbal, através da construção de 3 ciclovias no interior da cidade”.

- O Plano de ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Área Metropolitana de Lisboa (PAMUS), contempla desde 2017, propostas com estimativas de investimento em ciclovias, no concelho de Setúbal, nos valores de:

IV.1.32 - CICLOP7 – Rede Ciclável da Península de Setúbal – Concelho de Setúbal 900 000,00 €

IV.1.33 - Rede de Ciclovias Urbanas de Setúbal 750 000,00 €

Face ao acima exposto, nos termos do Regimento da Assembleia Municipal de Setúbal, a Assembleia Municipal de Setúbal, na sua reunião ordinária de 26 de junho de 2020, delibera recomendar à Câmara Municipal de Setúbal a aplicação dos seguintes pontos:

1. Incentive a diminuição dos meios de transporte motorizados individuais, nomeadamente limitando-o em diversas partes da cidade (a zona da baixa, por exemplo);
2. Implemente medidas de acalmia de tráfego, nomeadamente a redução do limite da velocidade para 30km/hora em cenário urbano;
3. Aposta em eixos prioritários de vias cicláveis para áreas industriais com centenas de trabalhadores, rotas escolares, rotas de serviços (camarários, saúde), assume esse potencial, eixo Av. Luísa Todi – Mitrena, abrangendo acessos também da periferia (Praias do Sado, e vindos da Av Infante D. Henrique/ Av D. Manuel Primeiro);
4. Aposta num eixo ciclável que possa abranger a Rua Batalha do Viso, Rua Nossa Senhora do Carmo, Rua Alves da Silva, Avenida General Daniel de Sousa, Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, Avenida 22 de Dezembro, Avenida 5 de Outubro, Avenida Jaime Cortesão, Avenida Bento de Jesus Caraça, Avenida António Sérgio, até ao Instituto Politécnico;
5. Instalação de estacionamento adequado de longa duração no nó intermodal da Praça do Brasil e na estação ferroviária do Quebedo ;
6. Instale estacionamento seguro para bicicletas, sem prejuízo para o espaço pedonal, através da colocação de “racks” (de preferência com circuito filmado) perto dos terminais de transportes, parques de estacionamento, de jardins públicos, e à entrada de estabelecimentos de ensino públicos e privados;
7. Envolver todos os grupos de utilizadores de bicicletas ativos na região e a população em geral nesse processo, de modo a que o sistema a criar seja o mais adequado possível às necessidades dos municípios;
8. Rede de acesso às escolas do município como forma de promoção efectiva e segura da deslocação pendular casa-escola;
9. “Sensibilize (ou reforce a sensibilização) para a necessidade de as empresas responsáveis pelos autocarros e outros meios de transporte público que operam no concelho adequarem os seus veículos ao transporte de bicicletas, nomeadamente nas deslocações de/para as praias da Arrábida;
10. Crie campanhas de sensibilização aos municípios sobre a importância dos modos de deslocação activa, a curto prazo devido à crise sanitária, a médio/longo prazo por questões de sustentabilidade, ambientais e de saúde pública;

11. Proceda ao acompanhamento e análise dos efeitos das medidas implementadas, possibilitando uma adaptação da estratégia, da forma mais eficiente e eficaz.

Setúbal, 26 de junho de 2020

Os eleitos de Partido Pessoas-Animais-Natureza e do Bloco de Esquerda


Suzel Costa

Vítor Rosa 

Silvana Paulino

