

IX CONGRESSO IBÉRICO “A BICICLETA E A CIDADE”

IX CONGRESO “LA BICICLETA Y LA CIUDAD”

28 - 29 / Abril / 2012

MURTOSA

CONCLUSÕES

Chega ao fim esta 9ª edição do Congresso Ibérico “A Bicicleta e a Cidade”, iniciativa conjunta da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) e da ConBici (Coordinadora en Defensa de la Bici), de Espanha. Encerra-se deste modo um ciclo, em que de dois em dois anos, alternadamente em Portugal e Espanha, se realizaram estes encontros, e muito mudou desde 1996, ano em que os mesmos se iniciaram. Doravante, o Congresso Ibérico ganhará uma periodicidade anual, sendo o próximo já em 2013, na cidade de Vitória-Gasteiz.

A bicicleta é cada vez mais um tema nas agendas políticas das cidades dos dois países. Muitos municípios continuam a criar condições para a utilização da bicicleta, uns mais timidamente que outros: campanhas de promoção da bicicleta, acalmia de tráfego, infra-estruturas, soluções para estacionamento, condições de transporte da bicicleta nos transportes colectivos. Se durante muitos anos a evolução tem sido maior em Espanha do que em Portugal, começa agora a verificar-se uma inversão nesta tendência. Apesar destas evoluções, os utilizadores de bicicleta continuam a sentir que ainda falta ser feita muita coisa.

O direito à acessibilidade deve ser reconhecido, em cada país, através das formas mais adequadas, como resposta à nova dimensão da bicicleta nas cidades modernas. Neste âmbito o acesso à mobilidade e do uso pleno da bicicleta como modo de deslocação deve estar consagrado na constituição da República Portuguesa a exemplo do direito à saúde e à educação.

Continua a ser necessária uma alteração do status quo da bicicleta e do automóvel. A bicicleta não é apenas um brinquedo de crianças e deve ser entendida como um veículo que deve ocupar o seu espaço na via pública. Não podemos continuar a ignorar o real custo para a sociedade e para os indivíduos, que o uso abusivo do automóvel tem significado. Os benefícios da transferencial modal do transporte individual motorizado para a bicicleta, são de elevada importância estratégica para os países, não só do ponto de vista económico, como de saúde pública e qualidade de vida. Assim, a sua integração nas políticas e sistemas de transportes, deve ser uma prioridade, uma vez que a bicicleta é um instrumento imprescindível para uma mobilidade que se quer sustentável.

É urgente uma alteração do Código da Estrada português a exemplo do que está consagrado em inúmeros Códigos de outros países europeus, adaptando-o às necessidades dos ciclistas e corrigindo lacunas e omissões, numa visão de que na estrada se deve proteger os utilizadores mais vulneráveis, não os ignorando, não os segregando. Aguardamos com expectativa a nova revisão do mesmo, que o governo Português irá apresentar em breve, tal como foi anunciado pelo Exmo. Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas e Transportes. Também em Espanha, estas alterações são necessárias, pois a indeterminação e vazio legislativo em relação a certas

matérias, já resultou em situações bastante complexas e desagradáveis para muitos ciclistas.

O aumento da segurança da utilização da bicicleta, deve se feita através da acalmia e redução do tráfego automóvel, quer pela fiscalização dos limites de velocidade, que por medidas de desincentivo da utilização do veículo particular e promoção do recurso ao transporte público, criação de zonas 30 e partilha de circulação, etc.

Uma redução da taxa de IVA sobre os velocípedes sem motor, ou outro instrumento análogo que se traduza num benefício fiscal para os utilizadores de bicicleta, seria uma medida promotora da sua aquisição, e dadas as vantagens da sua utilização, os benefícios socio-económicos daí resultantes, facilmente superariam uma eventual quebra nas receitas fiscais que esta medida poderia trazer.

Os sistemas de Bicicletas de Utilização Pública (gratuita na primeira meia hora ou hora) nos interfaces de transportes e junto a parques de estacionamento dissuasores, por exemplo, são uma excelente opção para a intermodalidade, com benefícios na economia de tempo, de espaço e de custos. Alguns municípios portugueses já arrancaram com pequenos projectos piloto, e espera-se que em Lisboa, se assista ao arranque do projecto, que já tendo sido alvo de concurso público, tarda em ver a luz do dia. Barcelona, Sevilla ou Vitória-Gasteiz, em Espanha, são alguns exemplos de cidades onde estes sistemas já foram implementados, com resultados bastante positivos. Tal como em outras infraestruturas e equipamentos relacionados com a bicicleta, há que encarar estes sistemas, não como custos mas como investimentos, uma vez que a sua implementação se traduz em poupanças muito maiores noutras áreas.

Ciclovias/vias cicláveis – A acalmia de tráfego deve ser prioritária evitando-se a segregação dos utilizadores de bicicleta. Nas zonas de 30 deve haver lugar à circulação partilhada e a implementação de ciclovias segregadas deve ser feita apenas onde a convivência com os veículos motorizados não for recomendável. É mais fácil e mais económico reduzir a velocidade dos veículos em circulação até velocidades em que a partilha com as bicicletas seja segura do que investir em ciclovias. No entanto, estas a existirem, devem ser pensadas numa lógica de rede, focada em percursos preferênciais para que sejam eficazes, e construídas com qualidade, observando as normas existentes de projecto e segurança.

Tanto em Portugal como em Espanha, antigos traçados ferroviários têm sido convertidos em Vias Verdes / Ecopistas, para peões e ciclistas que serão acrescentados em mais quilómetros. Além disso, existem em ambos os países, inúmeros percursos sem tráfego automóvel e outros caminhos que também se podem adaptar para ciclistas. A rede Eurovelo, ainda está pouco desenvolvida na península, principalmente em Portugal, mas ambos os países estão a trabalhar para que a mesma ganhe maior dimensão e consistência.

No referente à relação entre a bicicleta e o transporte colectivo reconhecem-se nas duas nações ibéricas os claros avanços em relação ao transporte das bicicletas nos metropolitanos, eléctricos e comboios, especialmente nos subúrbios das cidades. No entanto há problemas nos comboios de longa distância, pelo que seria da maior importância que também a esse nível fosse autorizado e facilitado o transporte da bicicleta. Seria bom que da parte dos governos de ambos os países, fossem dadas indicações aos operadores, a fim de promover a intermodalidade como regra geral a implementar nos transportes públicos.

Os municípios deveriam instituir, por norma, que sempre que haja uma obra se aproveite para deixar espaço ou fazer alterações que beneficiem a utilização da bicicleta ou que pelo menos não a compliquem, como a questão da colocação de sarjetas, colocação de postes de iluminação e sinalização vertical que roubam espaço e visibilidade à circulação, etc.

Também ao nível dos edifícios, o estacionamento das bicicletas deverá ser consagrado, à semelhança do que já foi implementado no Regulamento Municipal de Edificação Urbana de Lisboa. No entanto é com apreensão que esperamos a revisão deste documento, uma vez que existe uma proposta no sentido de uma simplificação destes requisitos, que se iria traduzir num retrocesso face ao que é hoje um bom exemplo nesta matéria.

A mobilidade de e para a escola deverá ser repensada de um modo prioritário. Promover acalmia e redução do tráfego junto das escolas, privilegiar os caminhos pedonais e cicláveis. Desincentivando o uso do automóvel particular nestas deslocações, reduzindo ou restringindo por completo o estacionamento perto das escolas (como foi feito na Holanda), ou pelo menos junto à entrada das mesmas. Isto acompanhado de uma sensibilização de todos os agentes envolvidos, desde os corpos docentes das escolas aos encarregados de educação.

Do ponto de vista das organizações que integram a CONBICI, e que vai ao encontro do que a FPCUB defende há muito tempo, a promoção da bicicleta só poderá ter sucesso se a abordagem a estes problemas e as propostas para a sua resolução forem numa perspectiva integral e integradora. Lutarmos cada um para o seu lado, traduz-se num desperdício de energias, e em alguns casos com resultados contraproducentes.

É importante deixar claro que, neste momento de profunda crise social e económica, e face às vantagens individuais e colectivas da bicicleta, esta pode e deve ser uma ferramenta que facilite o caminho para um modelo de desenvolvimento sustentável. Um caminho rumo ao futuro não só mais sustentável, mas também um caminho onde a felicidade, a saúde e o bem-estar, serão elementos motivadores da mudança que a sociedade necessita com urgência. Investir na mobilidade ciclável, não significa mais despesa. Trata-se de uma oportunidade de gastar menos dinheiro.

Os participantes felicitaram a FPCUB, a Câmara Municipal da Murtosa, e demais organizadores e apoiantes deste Congresso pela boa realização do mesmo, e reconheceram que grande número dos avanços conseguidos tanto em Portugal como na Espanha a favor dos ciclistas urbanos e cicloturistas, se devem à discussão dos temas tratados nestes congressos e às acções de promoção que daí resultaram.

Vemos-nos em Vitória

CONTACTO:

E-mail: fpcub@fpcub.pt; T: 00 351-213159648 (secretariado); 351-917241793

Fax: 351-213561253

Endereço/Correo: Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa - Portugal