



## Recomendação

### Pela melhoria das condições de circulação e estacionamento dos motociclos

Quem diariamente circule na Cidade de Lisboa depara-se com um número crescente de motociclos a transitar nas suas rodovias.

Se há uns anos os motociclos eram uma ínfima parte dos veículos em circulação, e fortemente conotados com jovens à procura de fortes emoções, hoje o motociclo é utilizado regularmente para a deslocação para o trabalho por milhares de lisboetas.

Todavia, mesmo considerando que na cidade de Lisboa ainda não se atingiram os números astronómicos de Roma, em que veículos de duas e de quatro rodas têm um número aproximado de utilizadores, certo é que o número de motociclos tem tendência a aumentar percentualmente face aos veículos automóveis. Basta verificar, pelas estatísticas, que o número de motociclos vendidos nos últimos anos aumentou sempre, percentualmente, na casa dos dois dígitos enquanto o número de veículos automóveis vendidos apresentou uma queda acentuada.

Vários são os fatores que contribuíram para este aumento significativo no número de motociclos a circular na cidade.

Como fator preponderante esteve a alteração da legislação, que possibilitou que os condutores habilitados a conduzir veículos ligeiros pudessem conduzir motociclos até 125cc, o que aumentou o número de interessados em adquirir este tipo de motociclos e iniciar a sua utilização regular.

Para o utilizador, a diminuição do tempo gasto nas deslocações, associado a uma maior flexibilidade na circulação e uma maior facilidade no estacionamento, tornou o motociclo num veículo privilegiado para as suas deslocações. Se a estas vantagens ainda adicionarmos os menores consumos e gastos de manutenção, bem como o valor de aquisição, torna-se evidente a razão pela qual o número de motociclos terá tendência a aumentar significativamente nos próximos anos.

A cidade de Lisboa não pode ficar indiferente a este fenómeno, principalmente porque a utilização de motociclos pode contribuir para mitigar alguns dos problemas causados pelo trânsito na cidade.

Um destes problemas com os quais a cidade se depara é a concentração crescente de dióxido de carbono produzido pelos veículos automóveis, o que motivado pela necessidade de cumprir regulamentação europeia e melhorar a qualidade do ar.

Proc. \_\_\_\_\_  
ENT. 1007 SSG/DAOSM/GAAM/UP  
DATA 16, 6, 89  
Falec

inclusive, à alteração e condicionamento de vias de circulação. Um veículo automóvel cidadão produz, em média, cerca de 130 Gramas de CO<sub>2</sub> por Km, um motociclo produz cerca de metade, sendo que se o motociclo for de cilindrada igual ou inferior a 125cc o valor pode descer para ¼ do valor de um automóvel.

Também pela reduzida dimensão que um motociclo ocupa, face a um veículo automóvel, permite reduzir o congestionamento do tráfego e assim reduzir os tempos de circulação. Também o espaço necessário para estacionamento é consideravelmente menor.

A circulação de veículos automóveis e de motociclos não é, contudo, isenta de perigos, sendo que pelo tipo de veículo o condutor do motociclo está exposto perigos consideravelmente maiores. Quer em caso de queda acidental, quer em caso de colisão com outro veículo, o condutor do motociclo está extraordinariamente vulnerável, pelo que devem ser tomadas medidas que potenciem o aumento da sua segurança.

Uma das alterações produzidas no Código da Estrada pela Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, abre uma oportunidade para aumentar a segurança da circulação dos motociclos.

Nos termos do n.º 1 do artigo 77.º do Código da Estrada, pode ser reservada a utilização de uma ou mais vias de trânsito à circulação de veículos de certas espécies ou afetos a determinados transportes – usualmente as denominadas faixas de BUS –, sendo proibida a sua utilização pelos condutores de quaisquer outros veículos, podendo ainda ser permitida, em determinados casos, a circulação naquelas vias de veículos de duas rodas, mediante deliberação da Câmara Municipal competente em razão do território, conforme refere o n.º 3 do mesmo artigo.

Porém, a permissão prevista no preceito legal acima citado é aprovada, pela Câmara Municipal, mediante parecer da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I. P.) e deve definir especificamente:

- a) A via ou vias que abrange e a respetiva localização;
- b) A classe ou classes de veículos autorizadas a circular em cada via, nomeadamente velocípedes e ou motociclos e ciclomotores.

Isto é, as alterações introduzidas ao Código da Estrada, não implicam desde logo a permissão de circulação de veículos de duas rodas, sejam eles velocípedes ou motorizados, nas faixas de BUS, mas a sua circulação nas faixas BUS pode ser permitida, em determinados casos, analisadas e estudadas as condições de mobilidade e segurança dos respetivos utentes, por deliberação da Câmara Municipal, a qual carece sempre de parecer prévio da ANSR e do IMT, I.P.

Face ao exposto e considerando as vantagens que a utilização de motociclos proporciona à cidade, propõe-se que a Assembleia Municipal de Lisboa, na sua reunião de 17 de Junho de 2014, delibere recomendar à Câmara Municipal de Lisboa o seguinte:

- 1 – Que, por questões de segurança, estude a possibilidade de deliberar que os motociclos possam deslocar-se nas faixas reservadas ao BUS.

- 2 – Que estude a possibilidade de aumentar o número de lugares dedicados ao estacionamento exclusivo de motociclos, nomeadamente nas zonas tuteladas pela EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M.S.A. (EMEL);
- 3 – Que estude a possibilidade de disponibilização, em regime de aluguer, de motociclos elétricos aos utilizadores dos parques de estacionamento periféricos da EMEL.
- 4 – Que dê conhecimento à Assembleia Municipal de Lisboa dos referidos estudos, para efeitos de acompanhamento por parte da Comissão Permanente de Mobilidade e Segurança.

Lisboa, 16 de Junho de 2014.

Pelo Grupo Municipal de Partido Socialista,

O Deputado Municipal,

Miguel Gama