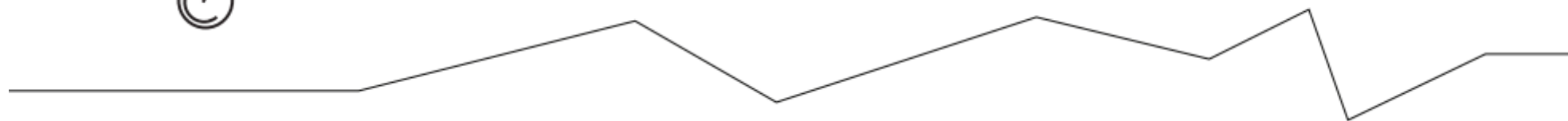




k278

PROJECTO



Tiago Cação

Nasci em Montemor-o-Velho em 1983.

Sou formado em Turismo e frequentei o curso de Marketing no I.S.C.Aveiro.

Fui guia de viagens nas Ilhas Lofoten, na Noruega, programador cultural, produtor executivo na Sons em Trânsito, Tour Manager do António Zambujo e da Mayra Andrade.

Atualmente sou Booker na GTS - TALENT PORTUGAL de artistas como Fernando Daniel, Diogo Piçarra, Sara Correia, Marisa Liz, entre outros.

Por paixão sou Fotógrafo, Produtor e escritor de viagens. Tenho publicações no Observador, TSF, Visão Viagens, National Geographic, Jornal o Globo e na Folha de São Paulo.

Recentemente produzi e realizei o documentário Horizontes, que está atualmente disponível na RTP PLAY | Youtube

Sou Atleta ultramaratonista em ciclismo. Disputei alguns campeonatos do mundo.

Recentemente qualifiquei-me para a Race Across América, a prova mais difícil do mundo.

Até agora sou o único português a conseguir fazer as 9 ilhas dos açores em 9 dias consecutivos.





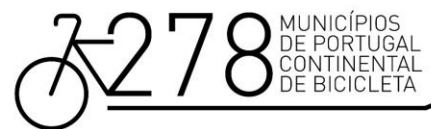
SOBRE

Este projeto visitou todos os **278** municípios de Portugal continental de bicicleta, ao longo de **6250km**, durante **24 dias** e o seu principal objetivo foi (e continua a ser) a consciencialização junto das autarquias - da necessidade que a transição energética inclua o transporte de bicicleta como uma prioridade nas políticas de mobilidade urbana - entregando uma carta recomendação a todos os Edis com um conjunto de 10 medidas.



A viagem a Manchester





EMBAIXADORES



Pilar del Rio



Selma Uamusse



António Zambujo



José Luis Peixoto



Pedro Ribeiro



Rui Moreira



Mariana Cabral



APOIO INSTITUCIONAL



APOIO OFICIAL



PATROCINADORES



PARCEIROS



Com o Alto Patrocínio
de Sua Excelência



O Presidente da República



 278
PROJECTO



Planear o Futuro

Proteger o dia-a-dia

Desenhar para todos

Ativar a Mobilidade





Planear o Futuro

O que significa?

Planear a mobilidade, envolvendo todas as pessoas.

Porquê?

A crescente complexidade e o diálogo em contínua evolução da mobilidade urbana requerem um planeamento estratégico integrado, assente numa visão clara de desenvolvimento sustentável. É essencial que o futuro de uma acessibilidade socialmente justa e equitativa seja participado por todos. Os processos de decisão devem ser transparentes desde as fases de diagnóstico e de planeamento até à execução.

Como?

Encetar processos de planeamento formais de modo a garantir transparência e participação desde as fases iniciais, assegurando soluções co-construídas com as comunidades durante todas as etapas. Planear significa assumir compromissos aprovados e publicados, com objectivos e indicadores, de forma a permitir monitorização e responsabilização política. Independentemente do tamanho do município, o plano deve desencadear um processo contínuo de planeamento e gestão participativa – ampla, regular, estruturada e transparente.



Medida 1

Elaborar e implementar um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável [1], seguindo os princípios de priorização dos modos activos e colectivos de deslocação para a redução da dependência do automóvel.

Medida 2

Reduzir as desigualdades territoriais e sociais através de políticas para ampliar o acesso a actividades, serviços e oportunidades por parte de todas as gerações e classes sociais de forma segura, atraente e sustentável – promovendo a integração dos sistemas de transporte e políticas de mobilidade com o planeamento de uso do solo.

Medida 3

Estabelecer mecanismos para garantir a participação pública nas acções do município com impacto na mobilidade urbana, com acompanhamento das diversas etapas dos processos de planeamento e gestão quotidiana do município.





Proteger o dia-a-dia

O que significa?

É inaceitável a perda de vidas humanas resultante do tráfego automóvel.

Porquê?

As cidades portuguesas têm um dos piores indicadores de segurança de utilizadores vulneráveis, em relação a outras cidades europeias.

Como?

Implementação de Planos de Segurança Rodoviária, aprovados e publicados com a adoção da Visão Zero e velocidades máximas de 30 km/h em zonas urbanas. A segurança dos mais vulneráveis deve conseguir-se através da seguinte hierarquia:

1. Redução do volume de tráfego motorizado;
2. Redução da sua velocidade;
3. Tratamento de intersecções de forma a aumentar a segurança;
4. Redistribuição do espaço viário, para a construção de passeios mais largos e vias dedicadas à circulação de bicicletas.



Medida 4

Disseminar medidas físicas e de gestão para acalmar o tráfego e redução do risco rodoviário, especialmente em zonas residenciais, centros urbanos e outros locais onde utilizadores vulneráveis convivam com veículos motorizados.

Medida 5

Limitar o tráfego de atravessamento e reduzir as velocidades permitidas nas ruas em redor das escolas (300 metros de raio), criando entornos mais seguros e menos poluídos e promovendo a mobilidade activa por parte da comunidade escolar.





Desenhar para todos

O que significa?

O espaço público deve ser de todos e para todos.

Porquê?

Muitas pessoas não sentem que o espaço público seja seguro e confortável, privando crianças e idosos da autonomia e liberdade a que têm direito.

Como?

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 para bicicletas sobre os passeios não é admissível.



Medida 6

Promover acções para garantir infraestrutura para deslocação de peões, com passeios e passadeiras amplas, acessíveis e seguras. Privilegiar a existência de praças e sítios de estadia, e o uso do espaço público na vida das comunidades.

Medida 7

Garantir condições de acesso universal a todas as infraestruturas e serviços de mobilidade, que não excluam pessoas com deficiência, mobilidade reduzida ou mais vulneráveis (idosos, crianças, grávidas, entre outros grupos).





Ativar a Mobilidade

O que significa?

É fundamental alterar a cultura de mobilidade de todos os cidadãos, inclusive e principalmente decisores e políticos

Porquê?

30% dos trajectos efectuados em automóvel cobrem distâncias inferiores a 3 km, e 50% são inferiores a 5 km.

Como?

Alterar os padrões de mobilidade com planos de mobilidade para as escolas do concelho e para polos de deslocação (começando pelo exemplo da câmara municipal). O aumento da bicicleta como meio de transporte deve sempre acontecer pela redução do uso do automóvel.

O transporte público deverá ser a espinha dorsal da mobilidade urbana.

É por isso fundamental investir no transporte público e promover a sua complementaridade com os modos activos.



Medida 8

Implementar políticas, infraestrutura e equipamentos para incentivar a mobilidade em bicicleta, dando especial atenção à comunidade escolar: redes de percursos e estacionamento seguros e confortáveis, sistemas de bicicletas partilhadas, incentivos à compra e deslocações em bicicleta.

Medida 9

Melhorar o transporte público, assegurando cobertura geográfica, preços acessíveis e qualidade do serviço.

Medida 10

Desincentivar as deslocações por automóvel deverá sempre acompanhar medidas de incentivo às deslocações em modo activo e transporte público – principalmente através da redução e tarifação do estacionamento em zonas urbanas, reestruturação da rede viária de forma a dissuadir o tráfego de atravessamento em bairros e outras zonas sensíveis, zonas de emissões reduzidas e tarifação de entrada nas cidades



S – Strengths (Forças)

- **Redes de transportes público relativamente completas nos grande centros** (Lisboa e Porto)
- **Crescente investimento em mobilidade sustentável** (Frotas electricas, hibridas)
- **Boas politicas recentes focadas em descarbonização** (apoios públicos à aquisição)
- **Densidade Urbana favorável**

- **Infraestrutura ciclável insuficiente e pouco contínua**
- **Dependência elevada do automóvel**
- **Falta de Prioridade sistemática para o transporte público**
- **Burocracia e lentidão de impletação**
- **Falta de vontade politica**

W – Weaknesses (Fraquezas)

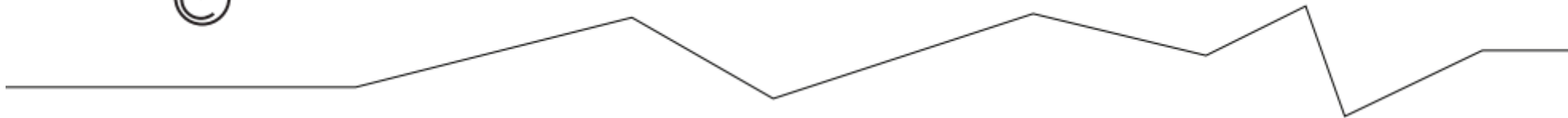
O – Opportunities (Oportunidades)

- **Utilizar planos de expansão de Metro e Metro bus para implementar outras medidas**
- **Fundos PPR | Green Deal, podem financiar e acelerar a modernização**
- **Bicicletas, Trotinetes, e outros serviços partilhados estão a ganhar espaço.**
- **Digitalização dos Transportes**

- **Crescimento do uso do Automovel pós-pandemia**
- **Aumento dos custos de construção**
- **Resistencia social a mudanças**
- **Gentreficação e pressão imobiliária**
- **Fragmentação entre municipios e operadores**

T – Threats (Ameaças)

Como se deslocam para o vosso local de trabalho?



Quantas ruas pedonais há na vossa cidade?



