

Por determinação de Sua Excelência o  
1. Presidente da A.R. conchando a  
5ª, 6ª e 11ª Comissões  
2. Acerca a RAR e reformatar

**Lurdes Gonçalves**

**Assunto:**

FW: Contributos FPCUB - Orçamento de Estado 2021

**Anexos:**

Contributos\_OE2021.pdf

Remetente do enca-  
minhamento efetivo  
13. NOV. 20

De: [fpcub=fpcub.pt@mg-eu.fpcub.pt](mailto:fpcub=fpcub.pt@mg-eu.fpcub.pt) <[fpcub=fpcub.pt@mg-eu.fpcub.pt](mailto:fpcub=fpcub.pt@mg-eu.fpcub.pt)> Em Nome De FPCUB

Enviada: 12 de novembro de 2020 22:04

Para: GABPAR Correio <[GABPAR.Correio@ar.parlamento.pt](mailto:GABPAR.Correio@ar.parlamento.pt)>

Assunto: Contributos FPCUB - Orçamento de Estado 2021

Sua Excelência Presidente da Assembleia da República,

Dr. Eduardo Ferro Rodrigues,

Junto se enviam os contributos da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) para o Orçamento de Estado 2021 (OE2021).

Com os melhores cumprimentos,  
José Manuel Caetano - 917241793  
Presidente da FPCUB

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA Gabinete do Presidente
N.º de Entrada <u>66620</u>
Classificação <u>1501</u> / / /
Data <u>13</u> / <u>11</u> / <u>2020</u>



Orçamento de Estado 2021 – OE2021

## **CONTRIBUTOS**

Lisboa, 12 de novembro de 2020



# CONTRIBUTOS

## Orçamento de Estado 2021 – OE2021

### Enquadramento

A bicicleta é um modo ativo na geografia das deslocações urbanas e a segurança dos modos de deslocação serve para respeitar as suas condições de conforto e qualidade, mas também, para alcançar os objetivos de sustentabilidade, devendo-se reforçar, por isso, a prioridade aos peões, às bicicletas e ao transporte coletivo.

Segundo a Organização Mundial de Saúde, sempre que possível, e sobretudo no momento pandémico que atravessamos, deve ser considerada a possibilidade de andar de bicicleta ou a pé, pois estes modos de deslocação permitem distanciamento físico, ao mesmo tempo que contribuem para a atividade física diária, contrariando o agravamento do sedentarismo associado ao confinamento, ao aumento do recurso ao teletrabalho e ao acesso limitado ao desporto ou outras atividades recreativas<sup>1</sup>.

Se por um lado, esta crise sanitária causada pela doença COVID-19 pressiona várias nações para uma profunda recessão económica de características globais, por outro lado, devemos saber aproveitar a oportunidade de mudança de paradigmas. Temos de transformar as fraquezas e ameaças, em forças e oportunidades.

---

<sup>1</sup> <https://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/publications-and-technical-guidance/environment-and-food-safety/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>



O que queremos com isto dizer é que, devido à pandemia houve um aumento do interesse pela bicicleta, as bicicletas nas lojas chegaram mesmo a esgotar durante vários meses, sendo a procura muito maior que a oferta; por outro lado, é preciso não deixar que os transportes públicos fiquem sobrelotados, e evitar que as pessoas optem pelo transporte individual motorizado; a bicicleta só por si garante distanciamento físico além de contribuir para que as pessoas sejam fisicamente ativas, consequentemente mais saudáveis e, por isso, é a opção mais indicada para as deslocações urbanas.

A utilização da bicicleta traz infinitos benefícios para o cumprimento da agenda 2030, que não deve ser descurado, estando a bicicleta diretamente relacionada com o ODS #11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis e indiretamente com outros ODS, como o ODS #3 Saúde de qualidade, o ODS #9 Indústria, Inovação e Infraestrutura ou o ODS #13 Combater as alterações climáticas ou o ODS #15 Proteger a Vida Terrestre.

Não podemos esquecer igualmente as metas traçadas para a neutralidade carbónica para 2050, para o qual o uso de modos de transporte não poluentes pode ser parte da solução, sendo a bicicleta o único modo de transporte com zero emissões de CO<sub>2</sub>, para além do modo pedonal.

## Considerações gerais

Devemos aproveitar esta oportunidade que a pandemia nos trouxe para nos aproximarmos de quotas modais, ao nível da utilização da bicicleta, de outros países da União Europeia. E isso deve ser feito através de uma estratégia a nível nacional e não apenas regional/local. O exemplo deve sempre vir de cima.

A 2 de Agosto de 2019 foi publicada a Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC) pela Resolução do Conselho de Ministros nº131/2019 no entanto, ao contrário do que aconteceu em muitos países europeus, não só não se deu o devido seguimento ao documento como não foram apresentadas medidas de



impulsionamento do uso da bicicleta no período pós-confinamento, como seria de esperar e até recomendável. Face a isto, a 4 de agosto de 2020, foi aprovada na Assembleia da República a resolução n.º 61/2020 que *“Recomenda ao Governo que concretize a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020 -2030, garanta o aumento da oferta de transportes públicos e incentive o planeamento da mobilidade ativa urbana sustentável”*.

Acreditamos que a concretização da ENMAC iria contribuir para que muitas das propostas que vamos dar a seguir já estivessem em curso, o que não é o caso. E enquanto a ENMAC avança e não avança, é necessário tomar medidas urgentemente para que não se perca de vista esta oportunidade.

Gostaríamos de dar especial destaque ao ponto 4, alínea iii) da resolução da Assembleia da República n.º 131/2019: *“Adoção de medidas de emergência, concedendo condições financeiras e técnicas às autarquias locais para estas implementarem o plano de medidas ágeis de mobilidade e urbanismo COVID-19, de custos reduzidos, e a possibilidade de comparticipação de planos que incentivem a utilização de meios suaves, ativos e sustentáveis de deslocação, a criação de percursos pedonais seguros, acessíveis e confortáveis, recorrendo a métodos ágeis, económicos e temporários de sinalização para conferir espaço e segurança aos utilizadores vulneráveis do espaço público.”*, para isso é preciso o estado disponibilizar verbas e, para isso, deve estar previsto no OE2021.

A acessibilidade sustentável transforma o ambiente urbano e a participação democrática da sociedade civil é condição necessária para que essa transformação suceda com a maior brevidade possível, pois trata-se de “fazer cidade” com as



populações e escolhas de atrair o maior volume de deslocações em modos alternativos ao automóvel. Trata-se de planejar cidade para as pessoas e para os lugares<sup>2</sup>.

## Considerações específicas

Assim, a FPCUB pretende deixar algumas considerações cuja preocupação gostaria de ver presente no Orçamento de Estado 2021 (OE2021):

- **A efetiva concretização da Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Ciclável 2030, prevendo orçamento dedicado, caso contrário a sua execução continuará sem expressão, tendo em perspetiva a dotação de 300 M€ previstos pelo Portugal Ciclável 2030 para execução ao longo da década;**
- **Promover o uso da bicicleta através de um conjunto de várias medidas e não apenas através da criação de ciclovias; não basta construir infraestrutura, outras medidas têm de acompanhar como a acalmia de tráfego, a criação de redes de bicicletas de uso partilhado, criação de estacionamento seguros, cursos de iniciação à bicicleta-ensinar a andar de bicicleta, campanhas de segurança rodoviária, entre outras); As ciclovias – ligadas em rede - são condição necessária, mas podem não ser suficientes;**
- **Incentivar financeiramente a criação de parques de estacionamento para bicicletas seguros, junto das Câmaras Municipais, interfaces de transportes públicos e empresas;**
- **Incentivar financeiramente os Municípios a implementar sistemas de bicicletas partilhadas nos seus territórios (começando, por exemplo, por todas as cidades com mais de 50.000 habitantes; frota com pelo menos 51% de bicicletas convencionais; cobertura de uma área mínima de 10 km<sup>2</sup>; 10 a 16**

---

<sup>2</sup> « Beyond Mobility. Planning Cities for People and Places », Cervero e Guerra, 2017, ed. Island Press.



estações por km<sup>2</sup>; 10 a 30 bicicletas por cada 1000 residentes da área de influência);

- Prever apoio financeiro para a promoção da **integração das redes de bicicletas de uso partilhado de carácter público ou privado com os passes de transportes públicos**;
- Iniciar um **programa cofinanciado pela administração central e local para a inclusão da bicicleta nos conteúdos escolares**, no âmbito da utilização regular da mesma, seja para ensinar os alunos que não saibam andar, seja para aprenderem a utilizar a bicicleta em contexto urbano (sabendo-se posicionar nas vias onde não exista infraestrutura adequada, p.e.), seja para promover o uso da bicicleta através de palestras a pais e alunos, pessoal docente e não docente; Nestas aulas – poderão ser as de cidadania – deverá haver conteúdos obrigatórios como a mobilidade, espaço público, descarbonização e alterações climáticas. Aspetos que valorizam a economia local e de proximidade, onde a bicicleta tem um papel muito relevante;
- **Apoiar os Municípios na aquisição ou apoio a programas estruturados de incentivo à utilização da bicicleta na escola**;
- Prever financiamento para **dotar as escolas (sob competência da Administração Central ou Local) de estacionamentos para bicicletas dentro do espaço exterior escolar** para que sejam seguros e alterar os estacionamentos existentes que não correspondam às boas práticas, levando a que não garantam a segurança do veículo aí estacionado;
- Ter nas **deduções à coleta uma categoria onde a compra da bicicleta possa ser incluída**, bem como a sua utilização em sistemas de bicicletas partilhadas ou na manutenção/reparação de bicicletas próprias;
- **Redução ou isenção do IVA na compra de bicicletas, bem como na sua utilização em sistemas de bicicletas partilhadas, ou na reparação/manutenção**;



- Incentivo Financeiro para a Utilização da Bicicleta - **Criar um incentivo no valor de 0,24€/km pedalado para quem utilize a bicicleta no contexto casa-trabalho ou casa-escola** (Num valor máximo de 600€/ano/pessoa);
- **Incentivar a compra de bicicletas de carácter citadino ou bicicletas de carga através do Fundo Ambiental, como já acontece, mas com as seguintes alterações:**
  - financiamento de 50% do valor de bicicleta convencional até 150€ num limite máximo de 1.500.000€;
  - financiamento de 50% do valor de bicicleta elétrica até 350€ num limite máximo de 1.000.000€;
  - financiamento de 50% do valor de bicicleta de carga até 700€ num limite de 500.000€;
- **Incentivo financeiro às empresas e instituições de ensino a promoverem o uso da bicicleta entre os seus trabalhadores/alunos, seja nas viagens pendular casa-trabalho/escola, seja para estafeta/logística ou deslocações em horários de trabalho no caso das empresas;**
- **Incentivo financeiro às empresas e instituições de ensino de criarem condições para o uso da bicicleta** com a criação de estacionamento seguro, balneários, flexibilização de horários, disponibilização de bicicletas, entre outros;
- Incentivo para a criação de ciclovias intraurbanas - **a dotação do Portugal Ciclável 2030 deverá ser passível, também, de candidaturas para ciclovias intraurbanas** (de âmbito municipal e para todos os municípios), privilegiando a criação de infraestrutura ciclável que promova a utilização da bicicleta em contexto urbano;
- Incentivo financeiro à **criação de subsídios ou disponibilização de fundos para programas de micrologística;**





- Apoio financeiro à **criação de soluções de micrologística urbana em modos ativos** (Financiar Projetos de mini-hubs logísticos, nos centros urbanos, onde a sua frota seja maioritariamente composta por bicicletas de carga);
- Incentivos financeiros à **indústria das novas soluções e a projetos inovadores na logística urbana.**



Documento subscrito pelo Conselho Consultivo para a Mobilidade Sustentável da FPCUB.

Com os melhores cumprimentos

José Caetano  
Presidente da FPCUB  
Lisboa, 12 de novembro de 2020

