

Contributo e recomendações da MUBi para a Lei de Bases do Clima

Enquadramento

Desde 2013 que as emissões do sector da mobilidade e transportes em Portugal têm vindo a aumentar, e este é a partir de 2020 o sector com maior peso nas emissões, e assim se manterá no futuro antevizível¹. Em 2018 era já responsável por 25.6% das emissões totais de Gases com Efeito de Estufa. É, ainda, responsável por 37% do consumo de energia final do país (contra 30%, em média, na UE). É o sector que mais dificuldades tem tido em responder às necessidades de redução de emissões, com estas a terem aumentado em 59% relativamente a 1990 (Fig. 1) e perto de 9% entre 2013 e 2018².

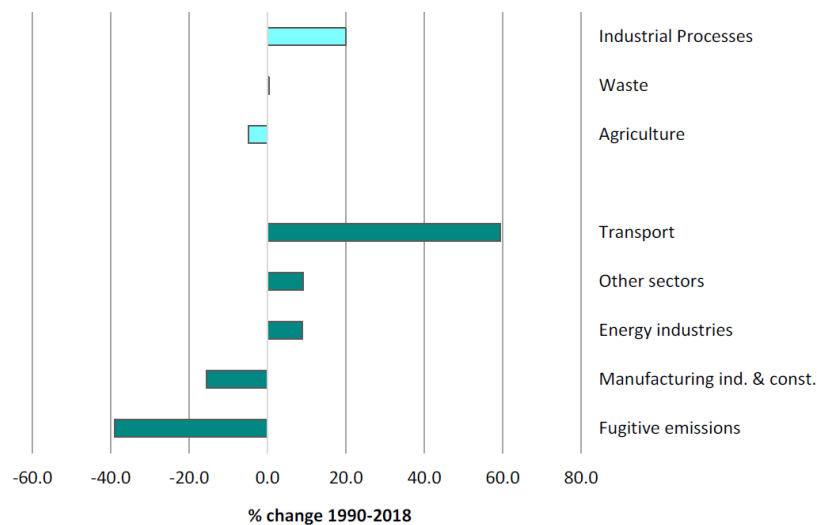


Fig. 1: Percentagem de variações de emissões de GEE entre 1990 e 2018. [Fonte: APA, 2020]

Os transportes rodoviários, com 16.4 Mt CO₂eq em 2018, são responsáveis por 95.3% das emissões do sector. A Comissão Europeia, no Relatório relativo a Portugal do Semestre Europeu de 2020, aponta que “Os transportes rodoviários são, de longe, o subsector mais importante, e as emissões rodoviárias têm vindo a aumentar desde 2013”. São também o principal responsável pela falta de qualidade do ar nas nossas cidades (a poluição

¹ ZERO (2021), Lei do Clima: uma lei para responder ao maior desafio que alguma vez Portugal enfrentou e irá enfrentar.

<https://zero.org/lei-do-clima-uma-lei-para-responder-ao-maior-desafio-que-alguma-vez-portugal-enfrentou-e-ira-enfrentar/>

² Agência Portuguesa do Ambiente (2020), Portuguese National Inventory Report on Greenhouse Gases 1990-2018.

https://www.apambiente.pt/zdata/Inventario/20200318/NIR_FINAL.pdf

atmosférica mata cerca de 6.000 pessoas em Portugal anualmente), alertando a Comissão Europeia que “A qualidade do ar em Portugal continua a ser preocupante, principalmente no que diz respeito ao dióxido de azoto (NO₂). O transporte pessoal, em particular, agrava os problemas sazonais associados à qualidade do ar e ao congestionamento do tráfego nas principais áreas metropolitanas portuguesas”³.

O sector da mobilidade em Portugal é caracterizado por uma forte dependência da utilização do automóvel, sendo o segundo país da União Europeia que mais utiliza este meio de transporte, com 89% dos passageiro-km realizados de carro⁴ (Fig. 2). É igualmente o segundo país com menor percentagem de utilização de transportes colectivos⁵ (Fig. 3) e um dos países em que menos se utiliza a bicicleta com meio de transporte na União Europeia^{6,7} (Fig. 4). É, também, o segundo país da União Europeia onde as externalidades negativas do transporte rodoviário representam maior fatia do PIB (7,2%, 16.8 mil milhões de euros em 2016)⁸.

Public transport is used much less than in other EU countries

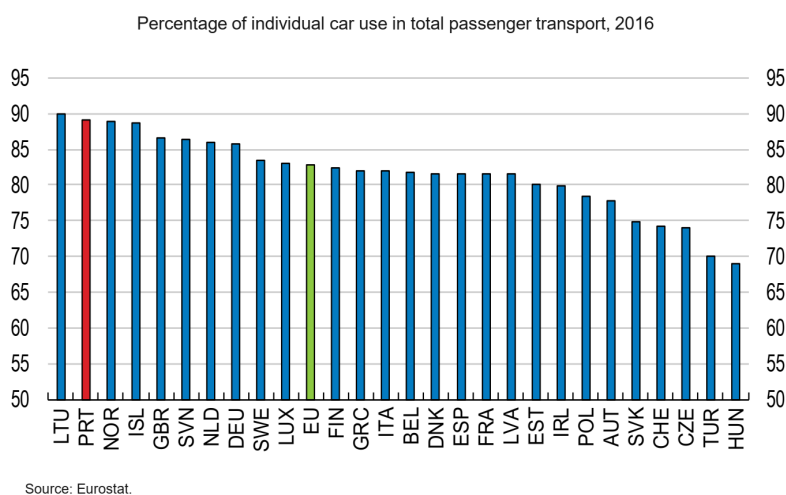


Fig. 2: Percentagem de utilização de automóvel no total de passageiro-km realizados em 2016⁹.

³ Agência Portuguesa do Ambiente (2020), Portuguese National Inventory Report on Greenhouse Gases 1990-2018.

https://www.apambiente.pt/zdata/Inventario/20200318/NIR_FINAL.pdf

⁴ Eurostat (2018), Car travel dominates EU inland passenger journeys.

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20180917-1>

⁵ Eurostat (2018), European Union - SDG9: Industry, innovation and infrastructure - Collective passenger transport.

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/WDN-20181127-1>

⁶ Instituto da Mobilidade e dos Transportes (2012), CiclAndo – Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020.

http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Documents/PPBOMS_Final.pdf

⁷ European Commission (2014), Quality of Transport, Special Eurobarometer 422a.

http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf

⁸ Comissão Europeia (2019), Handbook on the external costs of transport.

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

⁹ Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (2019), Portugal Economic Snapshot.

<http://www.oecd.org/economy/surveys/portugal-economic-snapshot/>

Share of collective transport modes (busses, trains), 2017
(as % of total inland passenger-km)

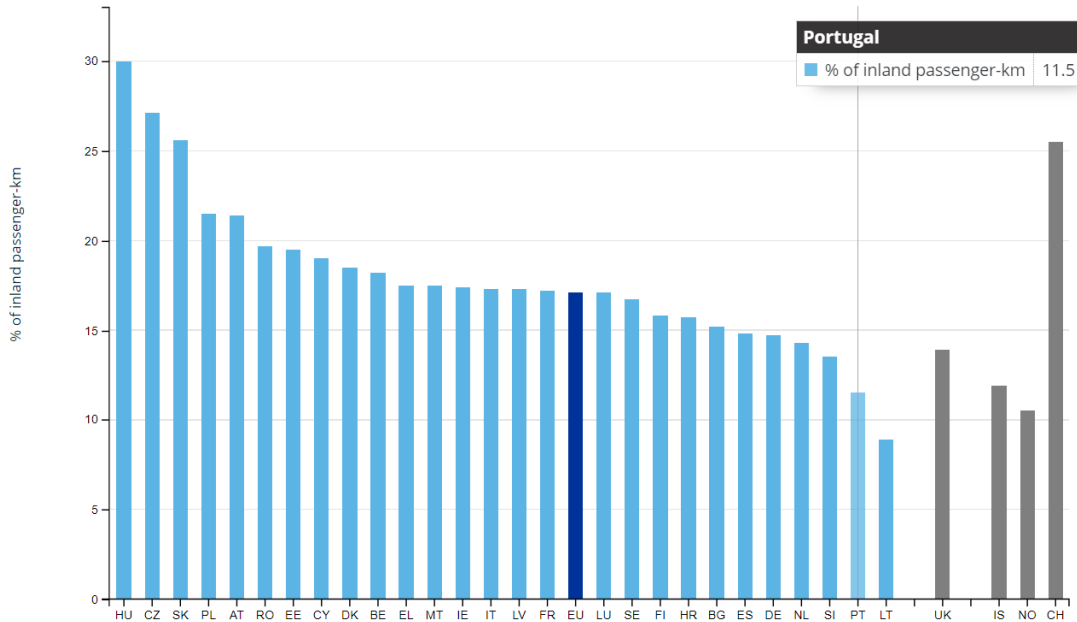


Fig. 3: Percentagem de utilização de transportes colectivos no total de passageiro-km realizados em 2016. [Fonte: Eurostat, 2018].

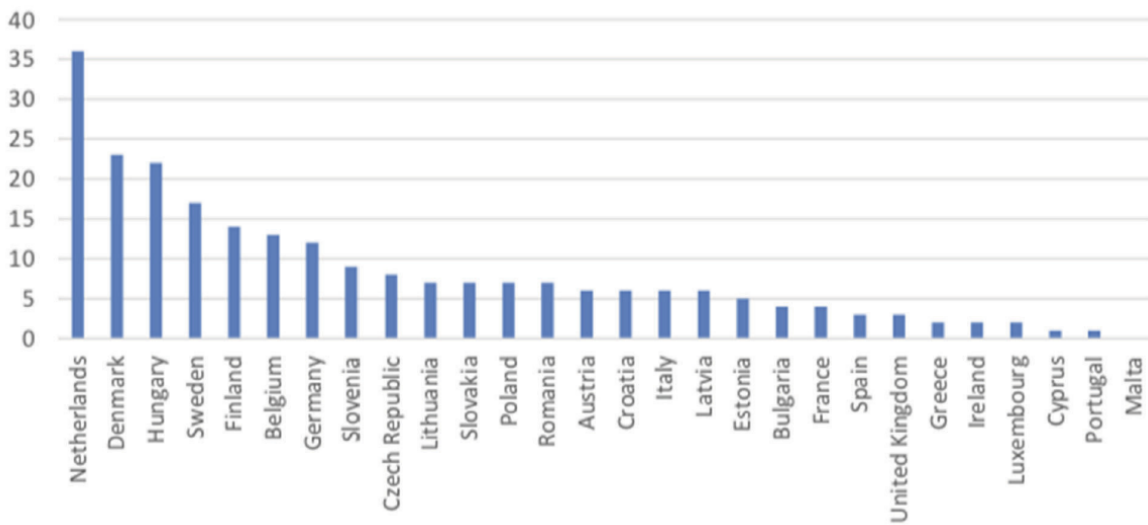


Fig. 4: Percentagem da população que usa a bicicleta como principal modo de transporte. [Fonte: Eurobarómetro 422a, 2014]

O tráfego rodoviário em Portugal praticamente duplicou (aumento de 96%) entre 1990 e 2018. E, depois de um patamar a seguir a 2002 e decréscimo resultante da crise económica de 2010, voltou a crescer desde 2013 até ao presente. Os veículos ligeiros de passageiros e de mercadorias representam a quase totalidade dos quilómetros percorridos, com o automóvel individual a ser responsável por cerca de 70% dos quilómetros (Fig. 5).

Esta dependência excessiva do uso do carro é também notória no Inquérito à Mobilidade realizado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) em 2017 nas Áreas Metropolitanas do

Porto (AMP) e de Lisboa (AML), onde vive quase metade (44%) da população residente em Portugal. Nestas, o automóvel confirmou-se o principal meio de transporte, com uma percentagem de utilização nas deslocações efectuadas de 67,6% na AMP e de 58,9% na AML e uma taxa de ocupação de 1,56 pessoas na AMP e de 1,60 na AML¹⁰. Estes valores contrastam com o observado em outras metrópoles europeias, como Paris e Amsterdão, em que a quota modal de utilização do automóvel não ultrapassa os 32%^{11,12}. O Inquérito do INE revelou, ainda, o recurso à utilização da bicicleta ser residual nas duas áreas metropolitanas portuguesas: 0,4% das deslocações na AMP e 0,5% na AML. É de salientar que, tanto na AMP como na AML, as distâncias médias das deslocações feitas em automóvel são apenas ligeiramente superiores às distâncias das deslocações realizadas em bicicleta (Fig. 6).

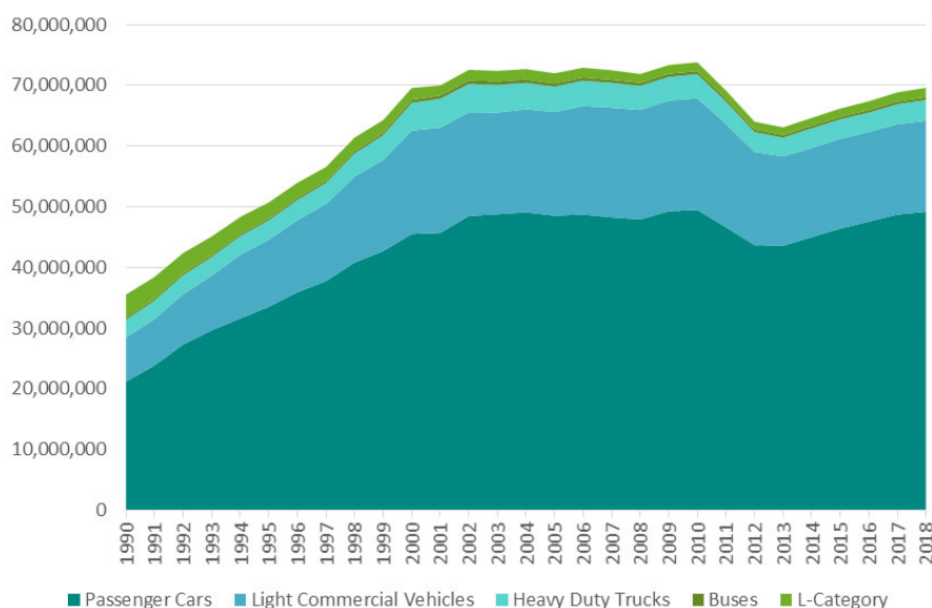


Fig. 5: Quilómetros percorridos por tipo de veículo (vkm x 1000). [Fonte: APA, 2020].

Num Eurobarómetro de 2017 relativo às atitudes dos cidadãos europeus no que respeita ao meio ambiente, os portugueses surgem como os que menos decidiram utilizar modos de transporte mais sustentáveis do ponto de vista ambiental (8%) e também os que menos optaram por reduzir a sua utilização do automóvel (4%), apesar de serem os que mais importância dão à protecção ambiental (99%) e que mais apoiam uma melhor fiscalização da legislação existente (40%), nomeadamente no que diz respeito à qualidade do ar (46%)¹³.

¹⁰ Instituto Nacional de Estatística (2018), Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa 2017.

https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=349565256&att_display=n&att_download=y

¹¹ La Fabrique de la Cité (2018), À pied ou à vélo ? Quand Paris marche, Amsterdam pédale.

<https://www.lafabriquedelacite.com/publications/a-pied-ou-a-velo-quand-paris-marche-amsterdam-pedale/>

¹² Deloitte (2019), The 2019 Deloitte City Mobility Index.

<https://www2.deloitte.com/insights/us/en/focus/future-of-mobility/deloitte-urban-mobility-index-for-cities.html>

¹³ European Commission (2017), Attitudes of European citizens towards the environment, Special Eurobarometer 468.

http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/Survey/getSurveyDetail/instruments/SPE_CIAL/surveyKy/2156

Os cidadãos portugueses surgem ainda como os que menos reflectiram sobre o consumo energético no momento de compra de um carro (3%) (Fig. 7) e dos que menos utilizam transportes sustentáveis (13%) (Fig. 8).

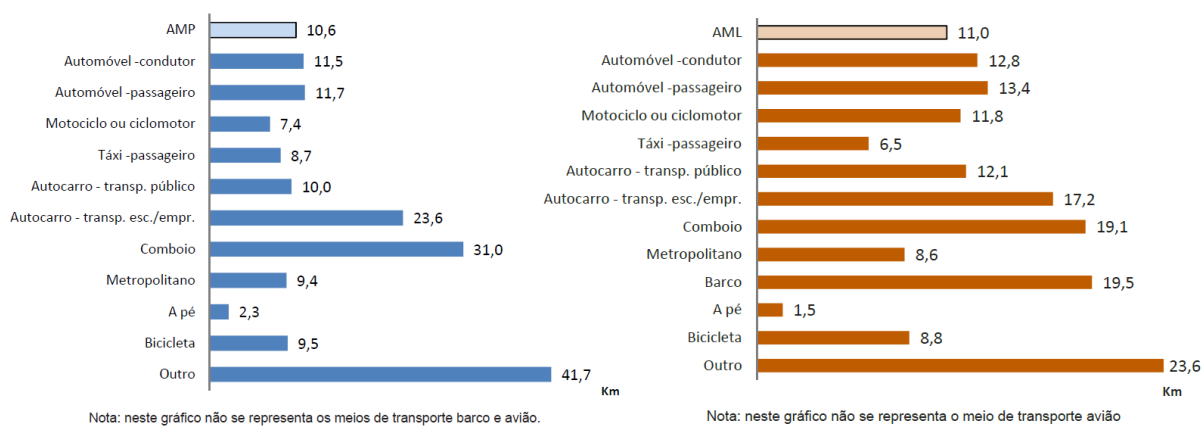


Fig. 6: Distância média das deslocações segundo o meio de transporte principal, na AMP e na AML. [Fonte: INE, 2018]



Fig. 7: Percentagem de cidadãos que reflectiram sobre o consumo energético no momento de aquisição de um automóvel¹⁴.

¹⁴ Fundação Francisco Manuel dos Santos (2018), A Terra ao rubro – As alterações climáticas e nós. <http://fronteirasxxi.pt/infografiaclima/>



O QUE ESTÁ A FAZER EM RELAÇÃO A ISSO?

Atitudes dos europeus face às alterações climáticas, segundo o último Eurobarómetro sobre o tema (2017).

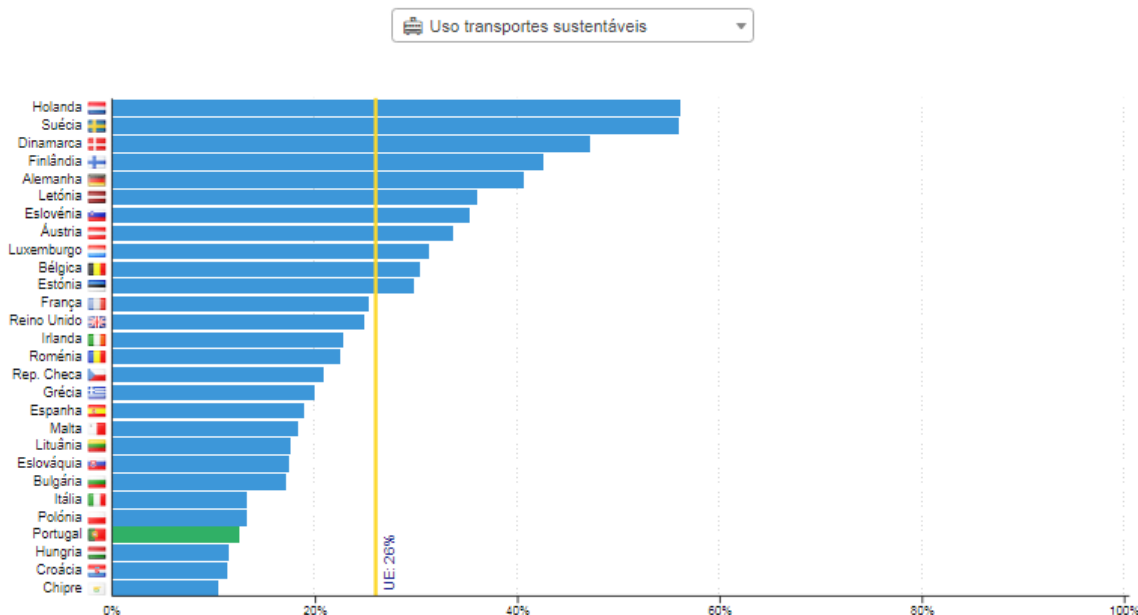


Fig. 8: Percentagem de cidadãos que utilizam meios de transporte sustentáveis.

Mobilidade em bicicleta

Metade das deslocações nas cidades europeias são inferiores a 5 km, distância para a qual a bicicleta convencional é o modo de transporte mais rápido porta-a-porta¹⁵. A bicicleta eléctrica, que veio alargar o acesso a este meio de transporte a novos grupos da população e representa já cerca de metade das vendas totais de bicicleta em vários países europeus, é o modo mais rápido em distâncias até 10 km, e até 20 km a diferença para o automóvel é marginal¹⁶. Um estudo de um projecto da União Europeia concluiu que 51% das deslocações para transporte de bens nas cidades europeias feitas em veículos motorizados, poderiam ser transferidas para bicicletas convencionais ou *cargo-bikes*¹⁷, demonstrando o enorme

¹⁵ Comissão Europeia (2000), Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro.

http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf

¹⁶ Umwelt Bundesamt (2014), E-Rad macht mobil: Potenziale von Pedelecs und deren Umweltwirkung.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_e-rad_macht_mobil_-_peleecs_4.pdf

¹⁷ Cyclelogistics project (2013), Final Public Report - CycleLogistics.

http://one.cyclelogistics.eu/docs/117/D6_9_FPR_Cyclelogistics_print_single_pages_final.pdf

potencial que a bicicleta pode desempenhar também na redução do consumo energético e de emissões na logística urbana¹⁸.

A utilização da bicicleta como modo de deslocação, isoladamente ou em combinação com os transportes colectivos, proporciona diversos e enormes benefícios ambientais, sociais, económicos e de saúde pública. Na União Europeia, a utilização da bicicleta gera anualmente mais de 150 mil milhões de euros de benefícios sócio-económicos. Destes, mais de 90 mil milhões de euros representam externalidades positivas no ambiente, na saúde pública e nos sistemas de mobilidade¹⁹.

A bicicleta é o modo de transporte energeticamente mais eficiente e, a seguir ao caminhar, o que menos emissões produz. A actual utilização da bicicleta na Europa contribui para evitar a emissão de 16 milhões de toneladas de CO₂eq por ano, equivalente às emissões anuais da Croácia. Está estimado que por cada 4 km percorridos em bicicleta em substituição do automóvel é reduzido 1 kg de emissões de CO₂. Se a utilização da bicicleta na Europa fosse equivalente à da Dinamarca, esta contribuiria para entre 12 e 26% dos objectivos de redução das emissões do sector dos transportes para 2050, dependendo do modo que a bicicleta substituisse²⁰.

Um estudo recente com dados de cidades em toda a Europa mostrou que os utilizadores de bicicleta produziram menos 84% de emissões diárias de CO₂ relacionadas com a mobilidade do que os não ciclistas. Em média, uma pessoa que mudou o modo de transporte do carro para a bicicleta diminuiu as emissões de CO₂, em termos de ciclo de vida, em 3,2 kg de CO₂ por dia²¹.

A multimodalidade entre bicicleta e transportes colectivos constitui uma ferramenta fundamental para substituir viagens em automóveis, pois permite conjugar as vantagens de ambos os modos de transporte, criando sinergias que permitem ao utilizador alcançar a flexibilidade, conforto e fiabilidade necessárias (Fig. 9), e por isso uma peça fulcral para a redução de emissões e descarbonização do sector dos transportes.

¹⁸ S. Wrighton e K. Reiter (2016), CycleLogistics – Moving Europe Forward!, *Transportation Research Procedia* 12, pp. 950-958.

<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.02.046>

¹⁹ European Cyclists' Federation (2018), The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe.

<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

²⁰ European Cyclists' Federation (2016), Cycle more often 2 cool down the planet: Quantifying CO₂ savings of cycling.

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_CO2_WEB.pdf

²¹ C. Brand et. al. (2021), The climate change mitigation effects of daily active travel in cities, *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 93.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920921000687>

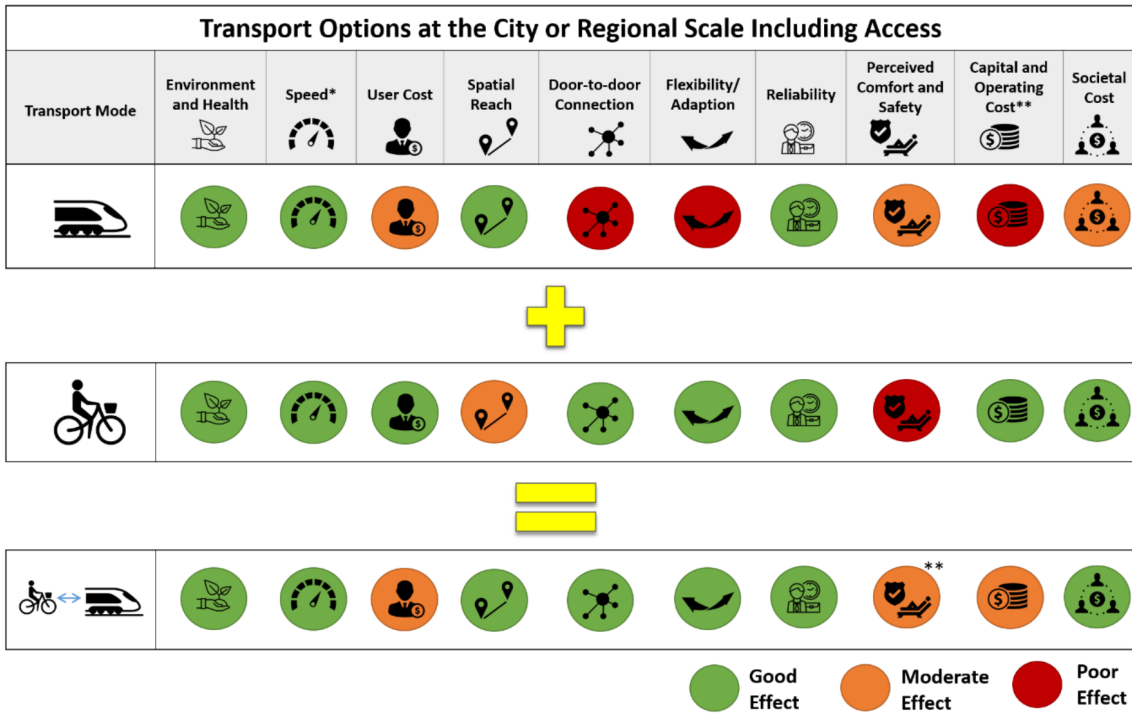


Fig. 9: Multimodalidade como modo de acesso (combinação comboio + bicicleta)²².

Recomendações

A estratégia e políticas ambientais e climáticas e de descarbonização da mobilidade não podem estar focadas apenas nas soluções tecnológicas, como a autonomização e electrificação do transporte motorizado individual, ou nas plataformas de automóveis partilhados, e continuar assentes na prevalência do automóvel como meio de transporte primordial. Esta seria uma opção redutora e uma visão restrita e ineficiente de uma solução que carece ser mais alargada.

O consenso crescente no mundo civilizado apoia uma estratégia alicerçada em políticas e medidas combinadas de redução da necessidade e distância de viagens, transferência modal do transporte motorizado individual para os modos mais sustentáveis e com menor intensidade carbónica e energética por passageiro-quilómetro (modos activos e transporte público), e, também, inovação e desenvolvimento tecnológico nos modos motorizados – a designada abordagem A-S-I: *Avoid-Shift-Improve* (Fig. 10)²³.

²² Sarper (2018), Enabling cycling access to rail stations: Prioritizing and bridging unsafe connections. The development and testing of a 4-Step Bike-Rail cycling corridor identification tool to improve cycling access to rail stations in Toronto, Canada.

https://www.researchgate.net/publication/324114902_Enabling_cycling_access_to_rail_stations_Prioritizing_and_bridging_unsafe_connections_The_development_and_testing_of_a_4-Step_Bike-Rail_cycling_corridor_identification_tool_to_improve_cycling_access_t

²³ H. Dalkmann et. al. (2014), Urban Transport and Climate Change (module 5e), *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities*, Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

<https://www.sutp.org/publications/the-role-of-transport-in-urban-development-policy-2/>

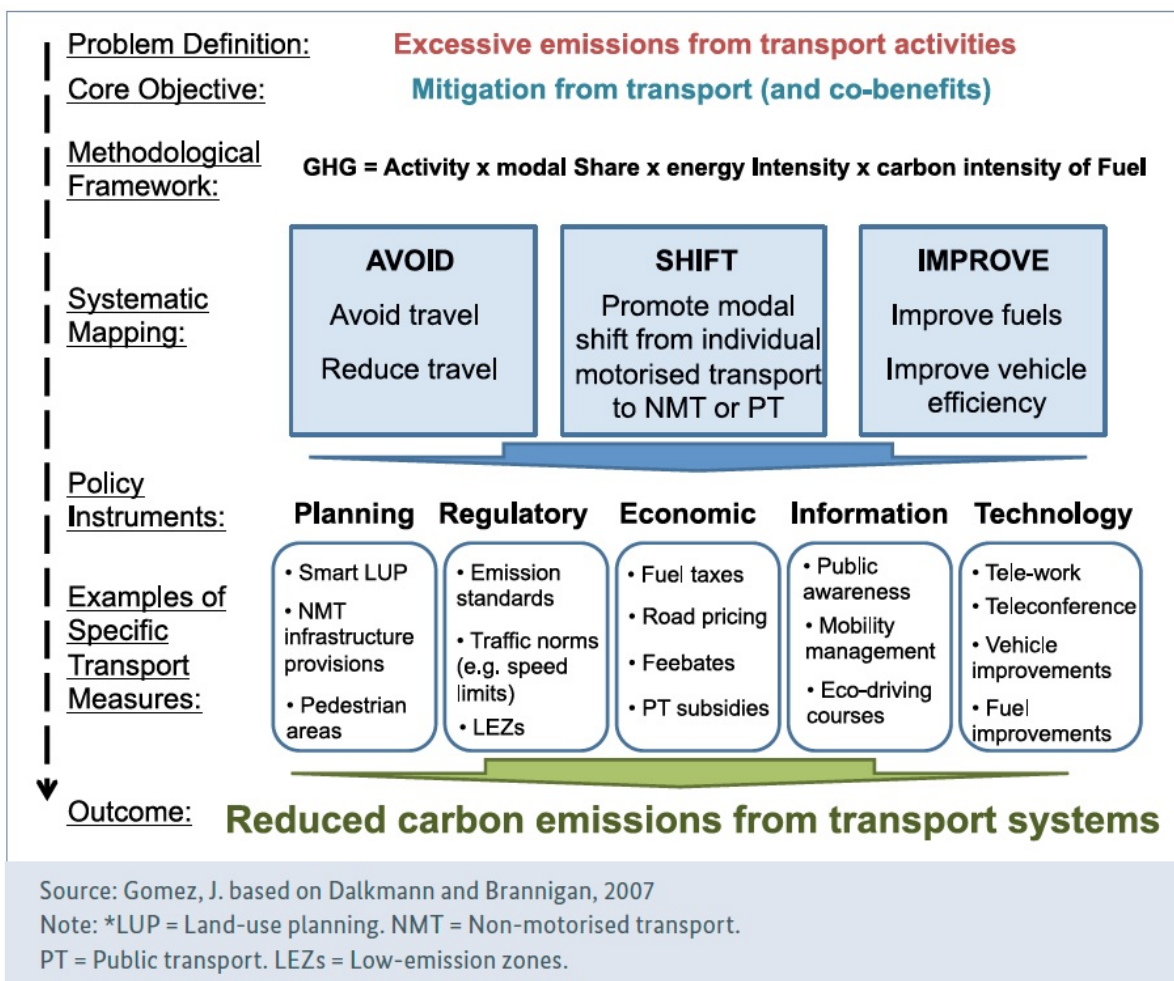


Fig. 10: Abordagem A-S-I. [Fonte: Dalmann, 2014]

A estratégia para o futuro da mobilidade e transportes em Portugal não pode, ainda, estar desligada de outros problemas e desafios fundamentais da sociedade, nomeadamente ao nível da saúde pública, qualidade do ar, sinistralidade rodoviária, congestionamentos das cidades, eficiência e qualidade do uso do espaço urbano, entre outros

A discriminação negativa da bicicleta nas políticas nacionais e locais tem sido prejudicial para o país. A bicicleta deve passar a ter condições vantajosas relativamente ao transporte motorizado individual, e em particular aos veículos movidos a combustíveis fósseis, nos diversos instrumentos de planeamento, legislativos, económicos e fiscais, e ser valorizada pelos seus amplos benefícios ambientais, sociais, económicos e de saúde.

Os investimentos em transportes públicos deverão ser acompanhados pela promoção da multimodalidade, de forma a que a mobilidade activa seja também a coesão alimentadora de um sistema de transportes públicos bem sucedido. Este sistema de transportes públicos bem sucedido requer complementaridade com os modos activos, designadamente através de áreas de captação de acesso às estações com boas acessibilidades pedonais e infraestrutura ciclável num raio de 5 a 8km de cada estação ferroviária ou interface de transportes públicos, o que não se verifica no território português.

Reduzir as emissões do sector dos transportes requer um plano objectivo, sistematizado, transversal e ambicioso de profunda mudança da cultura da mobilidade, e que deve incluir uma gama abrangente de políticas públicas que conduzam a uma significativa menor utilização do automóvel privado.

Apoiar e estimular o aumento dos níveis de utilização da bicicleta é uma maneira fácil e económica de contribuir para esse objectivo. Bicicletas convencionais, de carga, com assistência eléctrica e sistemas de bicicletas partilhadas, por si e em combinação com o transporte colectivo, têm o potencial de contribuir para a necessária transferência modal do transporte motorizado individual.

A MUBi apresenta as seguintes propostas e recomendações para a **Lei de Bases do Clima**:

Enquadramento

- Em linha com o que defende o Parlamento Europeu²⁴, meta de **redução de emissões de Gases com Efeitos de Estufa de pelo menos 60% até 2030**, em relação a 2005, sem contabilizar sumidouros.
- **Antecipação do ano de neutralidade climática.**
- Incorporar os **Objectivos de Desenvolvimento Sustentável**²⁵ das Nações Unidas.
- Estabelecer um prazo urgente para aprovação dos **planos sectoriais**, com metas definidas, prazos de execução e programas de dotação orçamental, e que estes deverão resultar de amplos e transparentes processos de discussão pública e procurar consensos alargados da sociedade.
- Promover a criação do enquadramento legal, fiscal²⁶ e tecnológico para uma **internalização justa e eficaz dos custos externos dos transportes.**

Agenda urbana

- Implementação de políticas e medidas de **urbanismo de proximidade** (p.ex: “Cidade de 15 minutos”), que devem passar a integrar os instrumentos de ordenamento do território e planos e regulamentos municipais.
- Promover a implementação de alterações do espaço público no sentido de aumentar a **segurança dos modos activos**, nomeadamente medidas de acalmia de tráfego,

²⁴ EU climate law: MEPs want to increase 2030 emissions reduction target to 60%, 08-10-2020.

<https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20201002IPR88431/eu-climate-law-meps-want-to-increase-2030-emissions-reduction-target-to-60>

²⁵ United Nations, Take Action for the Sustainable Development Goals.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>

²⁶ MUBi (2014), Parecer da MUBi sobre a Proposta da Reforma da Fiscalidade Verde.

<https://mubi.pt/2014/08/19/contributo-mubi-para-a-reforma-da-fiscalidade-verde/>

zonas 30 e de coexistência, e que tornem os **espaços urbanos mais convidativos a andar a pé e em bicicleta**.

- Promover a implementação de **zonas de emissões reduzidas** em centros urbanos e de eco-bairros protegidos de tráfego de atravessamento e velocidades elevadas ("**low-traffic neighbourhoods**").
- Determinar a redução do **limite máximo de velocidade nas localidades para 30 km/h**²⁷.

Mobilidade sustentável

- Promover a **mudança da cultura da mobilidade** em Portugal, para uma mobilidade mais activa e saudável, amiga do ambiente e do clima e social e economicamente sustentável.
- Criação de um enquadramento legislativo e programas de apoio financeiro para os municípios elaborarem e implementarem **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável**²⁸ e **Planos Municipais de Segurança Rodoviária**. E condicionar os apoios financeiros à existência desses planos.
- Determinar que pelo **menos 10% do capital investido no sector dos transportes em Portugal seja alocado à mobilidade em bicicleta, e também pelo menos 10% à mobilidade pedonal**. O actual Programa do Governo na República da Irlanda já define a atribuição de 20% do orçamento do estado dedicado aos transportes para o modo pedonal e em bicicleta (10% a cada, num total de 360 milhões de euros por ano - a Irlanda tem metade da população portuguesa). Esta é também uma das recomendações do Programa das Nações Unidas para o Ambiente²⁹.
- Estes orçamentos devem ser dirigidos para a priorização e aceleração da implementação da **Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2020**³⁰ e a antecipação das suas metas e a implementação da **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP) 2020-2030**³¹, como a Assembleia da República tem vindo a recomendar ao Governo^{32,33}. Devem

²⁷ Governo quer reduzir limite de velocidade para 30 Km/hora nas cidades, *Diário de Notícias*, 12-01-2018.

<https://www.dn.pt/portugal/governo-quer-reduzir-limite-de-velocidade-para-30-kmhora-nas-cidades-9042991.html>

²⁸ Eltis - The Urban Mobility Observatory (2020), SUMP Process.

<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process>

²⁹ UNEP - United Nations Environment Programme (2016), Global Outlook on Walking and Cycling.

<https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17030/globalOutlookOnWalkingAndCycling.pdf?sequence=1&%3BisAllowed=>

³⁰ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019.

<https://dre.pt/pesquisa/-/search/123666113/details/maximized>

³¹ Despacho n.º 5979/2020.

<https://dre.pt/home/-/dre/134918042/details/maximized>

³² Resolução da Assembleia da República n.º 61/2020.

<https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/139472784/details/normal?!=1>

³³ Resolução da Assembleia da República n.º ___/2021.

ser implementadas urgentemente medidas, especialmente no que respeita à ENMAC, de:

- Apoio à criação de **redes de percursos seguros para a utilização da bicicleta (redes cicláveis)**, respeitando as melhores práticas internacionais, redistribuindo o espaço viário nas artérias urbanas e interurbanas e articulando com grandes equipamentos e interfaces de transporte público.
- Implementação de soluções que promovam a **complementaridade da bicicleta com os transportes públicos**, designadamente:
 - parqueamentos para bicicleta nos interfaces de transporte
 - e a eliminação de barreiras ao transporte de bicicletas nos transportes públicos
- Apoios à implementação e extensão de **sistemas de bicicletas partilhadas**.
- Implementação de um **sistema de bicicletas partilhadas nacional 'last mile'**, a exemplo da OVFiets (NL), integrado com os transportes públicos ferroviários e rodoviários urbanos, regionais e nacionais.
- Programa de **incentivos às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta**.
- Reforço dos **incentivos à aquisição de bicicletas e apoio às reparações de bicicletas**.
- Programa de apoio à **micrologística urbana em bicicleta**.
- Criação de um enquadramento legislativo e programas de apoio financeiro para os municípios elaborarem e implementarem **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável**³⁴ e **Planos Municipais de Segurança Rodoviária**. E condicionar os apoios financeiros à existência desses planos.
- Promover a implementação por parte de **empresas e polos geradores e atractores de deslocações** de Planos de Mobilidade³⁵, e regulamentação para que empresas e centros empregadores com mais de 100 trabalhadores tenham gestores de mobilidade.
- Determinar que legislação e regulamentação referente à eficiência energética de **edifícios** e planos e regulamentos urbanísticos municipais tenham em consideração as opções de mobilidade que estes promovem, com a definição de requisitos mínimos de lugares de **estacionamento para bicicletas** e **reversão da política de requisitos mínimos de estacionamento automóvel para estabelecimento de limites máximos**.

[https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=614852\[...\]136768d.pdf&Inline=true](https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=614852[...]136768d.pdf&Inline=true)

³⁴ Eltis - The Urban Mobility Observatory (2020), SUMP Process.

<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process>

³⁵ IMT (2011), Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos, *Pacote da Mobilidade*.

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PacotedaMobilidade/Documentos/Pacote%20da%20Mobilidade/Guia%20elabora%C3%A7%C3%A3o%20de%20Planos%20de%20Mobilidade%20de%20Empresas.pdf>

- Promover a **formação e actualização de técnicos de autarquias, institutos públicos e outros organismos do Estado** nas áreas da mobilidade activa, inclusiva e sustentável e cidadania rodoviária.

Desencorajar o uso excessivo do automóvel

- Estabelecer **metas de redução da quota modal das viagens feitas em automóvel**, no território nacional e nas cidades portuguesas, e criar fortes **desincentivos à aquisição e utilização de transporte motorizado individual**.
- Determinar a imediata **eliminação de subsídios e benefícios fiscais ainda existentes a combustíveis fósseis**.
- Introdução da **tributação com base na quilometragem** em todo o sistema rodoviário.
- Fomentar a implementação de **taxas de congestionamento** (“*congestion charges*”) nas cidades de maior dimensão.
- Determinar a **proibição de todo o tipo de publicidade** a combustíveis de origem fóssil e a máquinas e equipamentos que consumam combustíveis fósseis, incluindo veículos automóveis, e de todo o tipo de patrocínios por parte destes.
- **Eliminação dos lugares de estacionamento automóvel gratuitos dos serviços do Estado**, em todos os níveis da administração.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Apartado 2558, EC Praça do Município, 1114-001 Lisboa

<https://mubi.pt/> geral@mubi.pt

26 de Março de 2021