



Proposta de Lei n.º 38/XV/1.ª

(Orçamento do Estado para 2023)

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Deputada Única abaixo assinada apresenta a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 38/XV/1.ª:

«Artigo 139.º-A

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030

1 - Até ao final do trimestre de 2023, o Fundo Ambiental transfere para o IMT, I. P., no âmbito da concretização da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, a verba prevista no artigo 246.º da Lei n.º 12/2022, de 27 de Junho, para a execução das 51 medidas que compõem aquela Estratégia.

2 - O IMT, I. P., enquanto promotor e supervisor da concretização da ENMAC, fica autorizado a transferir as dotações inscritas no seu orçamento para entidades, serviços e organismos responsáveis por cada uma das 51 medidas que nela constam, com vista a suportar os respetivos encargos de execução.

Palácio de São Bento, 11 de novembro de 2022

A Deputada Única,

Inês de Sousa Real



Objetivos:

Por proposta do PAN, o Orçamento do Estado de 2022 prevê que o Fundo Ambiental transfere para o IMT, I. P., no âmbito da concretização da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, uma verba de até 1 000 000 (euro) para a execução das 51 medidas que compõem a Estratégia.

Acontece que, o Fundo Ambiental e o IMT, I.P ainda não definiram o protocolo que permite a execução da medida. Por tal, o PAN vem, com a presente proposta de alteração, garantir a efetiva execução da medida.

A utilização da bicicleta como modo de deslocação, isoladamente ou em combinação com os transportes públicos, traz diversos e enormes benefícios ambientais, sociais, económicos e de saúde pública.

Os benefícios socioeconómicos anuais da utilização da bicicleta na União Europeia estão avaliados em mais de 500 mil milhões de Euros (cerca de 3% do PIB da UE, ou 2.5 vezes o PIB de Portugal).

Destes, cerca de um terço correspondem a benefícios de saúde, resultando em consideráveis reduções de custos para os Sistemas Nacionais de Saúde. A utilização da bicicleta gera ainda outros benefícios em diversas áreas, nomeadamente contribuindo para maior eficiência de utilização e melhor qualidade do espaço público, aumento da área de alcance das estações e paragens de transportes públicos, equidade social, dinamização do comércio local, redução de custos com infraestruturas, redução dos custos de congestionamentos, pacificação do tráfego em meio urbano e conseqüente redução do risco rodoviário para todos, redução do consumo energético e de emissões de gases nocivos para a qualidade do ar e saúde humana.



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-porta. A bicicleta elétrica é o mais rápido em distâncias até 10 km, e até 20 km a diferença para o automóvel é marginal.

No entanto, enquanto que na Europa 8% das viagens são realizadas em bicicleta, e são discutidos objectivos de duplicar esta taxa, em Portugal a taxa modal é de apenas 1%.

São várias as razões para uma aposta forte nas bicicletas eléctricas enquanto opção no campo da mobilidade, com a inclusão das mesmas nos incentivos do Fundo Ambiental, designadamente:

- A bicicleta, convencional e elétrica, sendo um veículo de (tendencialmente) zero emissões, contribuiu para a melhoria da qualidade do ar. Ademais, ao ser um veículo de reduzida massa, não produz a quantidade de partículas finas (PM2.5), as mais prejudiciais para a saúde humana;
- A bicicleta eléctrica, ao ser um veículo de reduzida massa e cuja propulsão é partilhada entre o ciclista e o motor eléctrico, é energeticamente muito mais eficiente que outros veículos eléctricos de maior massa, contribuindo mais que outros veículos para a descarbonização;
- A bicicleta convencional e elétrica, devido à sua reduzida massa e baixas velocidades, contribui ainda mais que outros veículos para a redução do ruído em meio urbano.

As políticas de incentivo à mobilidade elétrica têm de ter em conta todos os modos de transporte, e não ser focadas na redução de emissões de apenas um modo, ou não ter em consideração outros problemas como o sedentarismo da população, congestionamentos ou o uso do espaço público. Não podem deixar de fora a bicicleta elétrica.

O preço médio de uma bicicleta elétrica corresponde a 8% do valor total de um carro elétrico. O incentivo do Estado para a aquisição de bicicletas eléctricas é, portanto, um modo eficiente - para o Estado, assim como para o consumidor e a economia - de descarbonização do sector dos transportes.



A indústria portuguesa da bicicleta, a terceira maior da Europa com a produção em 2016 de perto de dois milhões de bicicletas, emprega directamente mais de 5 mil pessoas, sendo que um impulso ao mercado nacional de bicicletas eléctricas contribuiria para a estimular a vertente de desenvolvimento tecnológico deste sector da indústria portuguesa.

Países como Suécia, França, Áustria e Itália introduziram incentivos fiscais a nível nacional para a aquisição de bicicletas eléctricas, tendo alguns destes e outros países estabelecido ainda incentivos a nível regional ou local. A Suécia em 2017 assumiu a liderança e estabeleceu a referência europeia nesta matéria, com um orçamento de 34 milhões de euros anuais, durante três anos, para o incentivo à aquisição de bicicletas eléctricas.

Este ano, a Comissão de Segurança Rodoviária e Mobilidade Sustentável do parlamento espanhol aprovou uma moção com a proposta de vários incentivos fiscais para a mobilidade em bicicleta.

Em Portugal, a Câmara Municipal de Lisboa disponibilizou três milhões de Euros para apoiar a aquisição de bicicletas convencionais e eléctricas, montante quase dez vezes superior ao que o Fundo Ambiental disponibiliza para o país todo.