



Projeto de Resolução n.º 505/XIV/1.^a

Recomenda ao Governo que reforce os incentivos do Estado ao uso das bicicletas

O atual Governo, como o anterior, encara o Ambiente como uma das suas apostas prioritárias, numa altura em que o país e o mundo se debatem com os efeitos das alterações climáticas.

O Programa do Governo destaca a sustentabilidade ambiental, a transição energética e a valorização territorial como objetivos de políticas para tornar a sociedade e a economia portuguesas mais resilientes e preparadas para os desafios climáticos das próximas décadas: reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e atingir a neutralidade carbónica nos próximos 30 anos.

Correspondendo a cerca de 25 % das emissões, o setor dos transportes desempenha um papel crucial neste caminho, sobretudo num país onde a maioria da população continua a usar carro próprio para grande parte dos seus percursos. A ação governamental assenta, por isso, em três pressupostos: a promoção do transporte público, a eletrificação dos veículos e a transferência de mais utilizadores para modos de deslocação mais sustentáveis e ativos, como a bicicleta.

Para dar resposta à promoção da mobilidade suave ou ativa, o Governo definiu as seguintes medidas no seu programa de governo:

- Melhorar a integração dos novos conceitos de mobilidade elétrica ligeira (por ex., trotinetas, bicicletas), promovendo a segurança na utilização e evitando conflitos na ocupação do espaço público;
- Eliminar os obstáculos ainda existentes ao transporte de bicicletas nos transportes públicos, nomeadamente nos barcos, comboios, metro e autocarros;
- Expandir os sistemas públicos de bicicletas partilhadas, promovendo a intermodalidade desses serviços com o comboio, barco, metro e autocarros;
- Apoiar o desenvolvimento de redes cicláveis e áreas livres de automóveis, através da requalificação do espaço público e outras formas de mobilidade ativa, em harmonia com o meio urbano envolvente;
- Desenvolver a rede nacional de infraestruturas cicláveis, no âmbito da Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa, incluindo a definição de uma rede de infraestruturas de



âmbito internacional, nacional, regional/intermunicipal e local, promotora da mobilidade suave contínua, conexa, segura e inclusiva;

- Dinamizar a criação de uma rede de cidades portuguesas amigas da bicicleta promovendo a adoção de políticas tendentes à acessibilidade universal deste modo de transporte;
- Incentivar a criação de planos de mobilidade sustentável por parte de grandes polos atratores ou geradores de deslocações (por ex. equipamentos de serviços públicos, grandes empresas) e alinhar incentivos com as medidas propostas;
- Estimular a descarbonização das frotas de logística urbana através da substituição de frota a combustão por bicicletas convencionais e/ou com assistência elétrica;
- Expandir e promover o projeto “Cycling and Walking” transformando Portugal num destino mundial para rotas pedestres e clicáveis.

Considerando esta prioridade política, o anterior Governo elaborou a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (EMNAC 2020-2030) e assumiu o compromisso de desenvolver a Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Pedonal, traçando objetivos para a década e independente de ciclos políticos e assegurando a promoção do uso da bicicleta, do andar a pé e a adoção de hábitos de vida mais saudáveis.

A promoção da utilização da bicicleta como modo de deslocação cidadina tem um significativo contributo para um desenvolvimento sustentável. A bicicleta é um modo ativo e alternativo nas deslocações urbanas e contribui de forma positiva para alterar as condições de conforto e qualidade do ambiente urbano ao mesmo tempo que se alcançam objetivos estratégicos de sustentabilidade, reduzindo o uso excessivo do transporte individual motorizado.

A acessibilidade sustentável transforma o ambiente urbano atraindo as populações a optarem por um maior volume de deslocações em modos alternativos ao automóvel. São as mobilidades ativas que permitem planear cidades para as pessoas e que valorizam a economia.

O paradigma da prioridade ou ampliação da oferta de estacionamento e de circulação automóvel, em ambiente urbano, terá de ser alterado e os investimentos em curso, por parte dos municípios, comunidades intermunicipais, áreas metropolitanas e diversas entidades da administração central portuguesa, devem ter como critério a maior rendibilidade social. O investimento público, nesta mudança de paradigma, deve conciliar os objetivos estratégicos de



desenvolvimento sustentável com alterações nos regimes fiscais à ocupação e usos do solo que promovam o favorecimento dos modos ativos.

A utilização da bicicleta, como modo de transporte em si mesmo e como estímulo à intermodalidade envolvendo outros modos de transporte sustentáveis, traz diversos e comprovados benefícios ambientais, sociais, económicos e de saúde pública.

Os benefícios socioeconómicos quantificáveis anuais da sua utilização na União Europeia (UE) estão avaliados em mais de 150 mil milhões de Euros (perto de 1% do PIB da UE, ou $\frac{3}{4}$ do PIB de Portugal). Mais de 90 mil milhões de euros representam externalidades positivas no ambiente, na saúde pública e nos sistemas de mobilidade. Cerca de 78 mil milhões de euros correspondem a benefícios de saúde (redução de mortalidade e de morbilidade), resultando em consideráveis reduções de custos para os Sistemas Nacionais de Saúde.

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 com assistência elétrica é o mais rápido em distâncias até 10 km, e até 20 km a diferença para o automóvel é meramente marginal.

A pandemia que estamos todos a viver veio tornar premente um esforço adicional na limpeza e na higienização dos transportes públicos, cuja lotação, por motivos de saúde pública, foi reduzida e veio, também, potenciar a utilização da bicicleta como modo seguro de deslocação, assegurando as distâncias físicas e constituindo-se como um modo alternativo ao uso do automóvel.

Os sistemas de bicicletas partilhadas têm demonstrado um desenvolvimento considerável e, por exemplo, em Lisboa, o sistema Gira já ultrapassou as 3 milhões de viagens desde o início do seu serviço. Estes sistemas, com os devidos procedimentos de higienização e limpeza em linha com recomendações da DGS, são verdadeiras opções de mobilidade nas áreas urbanas mais densas e, por isso, podem e devem ser estimulados.

Um programa de financiamento para as mobilidades ativas deveria, assim, ter uma ambição mais abrangente. O Orçamento do Estado reforçou, em 2020, o apoio na compra de bicicletas elétricas com um incentivo unitário de 350 euros (era 250 euros em 2019). Tal apoio apenas se



aplica, no entanto, às 1000 primeiras candidaturas, o que se revela escasso para a crescente procura.

São igualmente importantes programas de incentivos fiscais e financeiros às deslocações entre casa e o local de trabalho em bicicleta.

Assim, nos termos regimentais e constitucionais aplicáveis, os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista abaixo-assinados apresentam o seguinte projeto de resolução:

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa, recomendar ao Governo que:

1. Acelere a execução da Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030;
2. Pondere compartilhar a construção de sistemas de estacionamento e de apoio ao modo ciclável nas interfaces de transportes, promovendo a intermodalidade com comboio, barco, metro e autocarro;
3. Avaliar, de acordo com o método definido no grupo de trabalho para o estudo dos benefícios fiscais, a introdução de incentivos fiscais, em sede de IRS e IRC, à utilização da bicicleta, nomeadamente no momento da aquisição e da reparação e sempre que seja utilizada para deslocações entre casa e trabalho e tendo em conta os objetivos de mobilidade sustentável;
4. Avalie a viabilidade de promoção de um programa de incentivo à utilização de bicicletas na Administração Pública;
5. Pondere compartilhar a implementação de Planos de Ação Rápida para a Mobilidade Suave ou Ativa, com medidas de custo reduzido, para conferir espaço e segurança aos utilizadores vulneráveis do espaço público, incentivando os modos suaves ou ativos ao nível municipal;



6. Considere apoiar a criação de planos de mobilidade sustentável por parte de grandes polos atratores ou geradores de deslocações (equipamentos de serviços públicos, grandes empresas, por exemplo) e alinhar incentivos com as medidas propostas, considerando as empresas que adotem planos de mobilidade sustentável, bem como os profissionais que utilizem bicicleta;
7. Ponderar a definição e desenvolvimento de uma Rede Nacional de Infraestruturas Cicláveis, incluindo a definição de infraestruturas de âmbito internacional, nacional, regional/intermunicipal e local, promotora da mobilidade suave contínua, conexas, segura e inclusiva;
8. Pondere e avalie o aumento da comparticipação e do número de aquisições de bicicletas convencionais ou com assistência elétrica no âmbito dos avisos do Fundo Ambiental.

Palácio de São Bento, 2 de junho de 2020,

As Deputadas e os Deputados,

(Ricardo Pinheiro)

(Hugo Pires)

(Alexandre Quintanilha)

(Miguel Costa Matos)



(Marina Gonçalves)

(Pedro Delgado Alves)