

URGENTE LIDERANÇA E VONTADE POLÍTICA PARA ALTERAR O PARADIGMA DA MOBILIDADE

Contributo e propostas da MUBi
para o Orçamento do Estado
para 2022



Resumo

A escalada nos preços dos combustíveis fósseis, em conjunto com a elevada dependência do automóvel particular, tem constituído um enorme encargo para os portugueses. Se acreditarmos na necessidade imperiosa de reduzir as emissões de Gases de Efeito de Estufa, é inevitável concluir que o novo Governo deverá investir, começando já no Orçamento do Estado para 2022, em **modos de transporte mais económicos, eficientes e ambientalmente sustentáveis**.

Este cenário exige um **grande investimento e esforço colectivo do Estado** - pelo menos ao mesmo nível dos outros países europeus - para uma **profunda transformação** da sociedade ao nível da mobilidade urbana.

A MUBi defende que, para além dos investimentos previstos para o Transporte Público, pelo menos **20% do orçamento total do sector dos transportes seja destinado à Mobilidade Activa**. Este investimento deverá permitir a aceleração da implementação da **Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030** e da prossecução dos seus objectivos. O Orçamento do Estado para 2022 deverá alocar verbas especialmente nestas áreas:

- Programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável** por parte dos municípios portugueses
- Criar as **estruturas** e dotar as equipas e entidades com os **recursos** humanos, técnicos e financeiros necessários para a **gestão, organização, desenvolvimento e implementação da ENMAC 2020-2030**.
- **Contratação e formação** de técnicos na área da mobilidade activa
- Campanhas para **alteração da cultura de mobilidade**
- Apoio para os municípios implementarem **alterações do espaço público** no sentido de aumentar a segurança dos modos activos
- Apoio à criação de **redes de percursos seguros** para a utilização da bicicleta
- Soluções que promovam a **complementaridade da bicicleta com os transportes públicos**
- **Taxa reduzida de IVA (6%)** para bicicletas e componentes
- Lançamento de **programa nacional de incentivo às deslocações pendulares em bicicleta**

1. Enquadramento

1.1 Introdução

A presente crise energética, que nos alerta a todos para a necessidade de **reduzir a dependência dos combustíveis fósseis**, só vem reforçar a urgência de **reduzir emissões** para combater as alterações climáticas. Estes dois factores, a que acresce todos os outros, bem documentados, malefícios do uso excessivo do automóvel (saúde pública, abuso do espaço urbano), vêm colocar ao novo Governo uma enorme responsabilidade para **alterar, com celeridade, os padrões de mobilidade em Portugal**.

Portugal é o **segundo país da União Europeia que mais utiliza o automóvel particular** (com 89% dos passageiros-km realizados neste modo)¹ e a escalada nos preços dos combustíveis fósseis tem vindo a revelar-se um **enorme encargo para as famílias** portuguesas. As medidas de redução de impostos sobre combustíveis custaram aos contribuintes portugueses 334 milhões de euros em apenas três meses e meio, segundo um recente relatório da ONG Transport & Environment². Estas medidas geram **incentivos ambientais perversos** e são **altamente inequitativas** do ponto de vista social — os 10% da população com maior poder económico beneficiam oito vezes mais do que os 10% mais pobres, indica o mesmo relatório. Uma parte do alívio fiscal é, ainda, absorvida pelas empresas petrolíferas que ajustam os preços para obter a sua parte da diminuição dos impostos.

O **sector dos transportes** passou em 2019 a ser o **sector com maior peso (28%) nas emissões em Portugal**³. É o sector que mais dificuldades tem tido em responder às necessidades de redução de emissões e estas têm aumentado continuamente desde 2013 (Fig. 1). Os transportes rodoviários são responsáveis por 95,4% (16,94 Mt CO₂eq em 2019) das emissões do sector e também a principal causa da **falta de qualidade do ar** nas nossas cidades. A poluição atmosférica mata anualmente cerca de 6.000 pessoas em Portugal, e custa cada ano só nas cidades do Porto e de Lisboa perto de 900 milhões de euros⁴ (dados pre-Covid). Após reiterados avisos e considerando que “os esforços das autoridades portuguesas têm sido, até à data, insatisfatórios e insuficientes”, a Comissão Europeia apresentou, em Novembro passado, uma acção contra Portugal no Tribunal de Justiça da União Europeia por má qualidade do ar causada por níveis elevados de dióxido de azoto⁵.

¹ Eurostat (2018), Car travel dominates EU inland passenger journeys.

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

² Transport & Environment (2022), A dereliction of fuel duty: Europe's €9bn gift to Putin and the rich.

https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/03/2022_03_study_fuel_excise_duty_measures.pdf

³ Agência Portuguesa do Ambiente (2021), Portuguese National Inventory Report on Greenhouse Gases Emissions 1990-2019.

<https://www.apambiente.pt/sites/default/files/Clima/Inventarios/NIR20210415.pdf>

⁴ CE Delft (2020), Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport, European Public Health Alliance.

<https://cleanair4health.eu/wp-content/uploads/sites/2/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-citiesand-the-linkage-with-transport-c.pdf>

⁵ Comissão Europeia, Qualidade do ar: Comissão intenta acção contra Portugal no Tribunal de Justiça da União Europeia por elevados níveis de dióxido de azoto, 12 de Novembro de 2021.

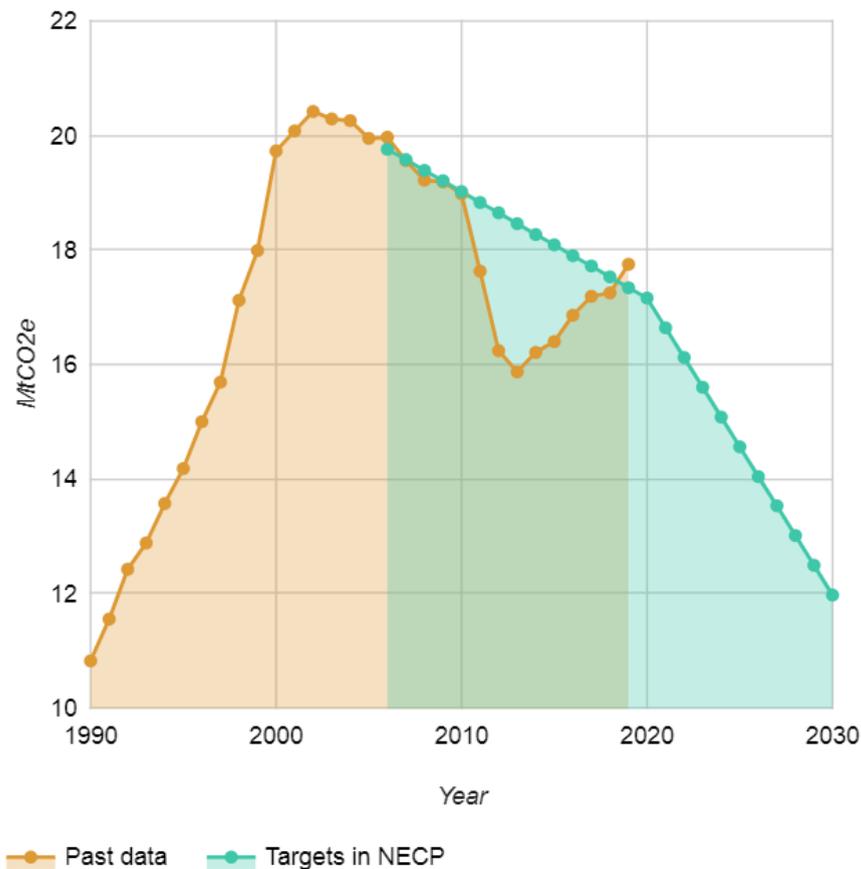


Fig.1: A laranja, emissões anuais do sector dos transportes em Portugal. A verde, metas anuais de acordo com o Plano Nacional Energia e Clima 2030. Fonte: CAN Europe, 2021⁶.

Perante este cenário, o país tem que investir em modos de transporte mais económicos, eficientes e ambientalmente sustentáveis, em particular nas deslocações do dia-a-dia. O Transporte Público deve ser a base fundamental para as deslocações urbanas, por isso, defendendo a intermodalidade, a MUBi alerta para a **importância de considerar os modos activos (a pé e em bicicleta) também como elemento agregador fundamental para potenciar a atractividade e uso do Transporte Público**. Promover a intermodalidade da bicicleta com os transportes públicos é uma das formas mais eficientes de reduzir a dependência do uso do automóvel particular. Na Área Metropolitana de Lisboa (2.9 milhões de habitantes), por exemplo, apenas 26% das pessoas residem e 42% trabalham a menos de 10 minutos a pé de uma estação ferroviária. Mas, 72% residem e 78% trabalham dentro de um raio de 10 minutos em bicicleta de uma estação, correspondendo a **perto do triplo dos residentes e perto do dobro dos postos de trabalho** (Fig. 2). Contudo, para que as pessoas considerem deslocar-se em bicicleta (para a estação) é necessário que a sua utilização seja segura, prática e conveniente, o que requer percursos confortáveis e seguros e estacionamento para bicicletas nas estações. Os esforços para melhorar os transportes

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip_21_5353

⁶ Climate Action Network (CAN) Europe (2021), UNIFY: Bringing the EU together on climate action, Portugal Transport.

<https://unify.caneurope.org/policy-areas/necp/portugal/transport/>

públicos devem ter em consideração que **as condições de acessibilidade a pé e em bicicleta às estações são tão importantes como a própria rede de transporte público**⁷.

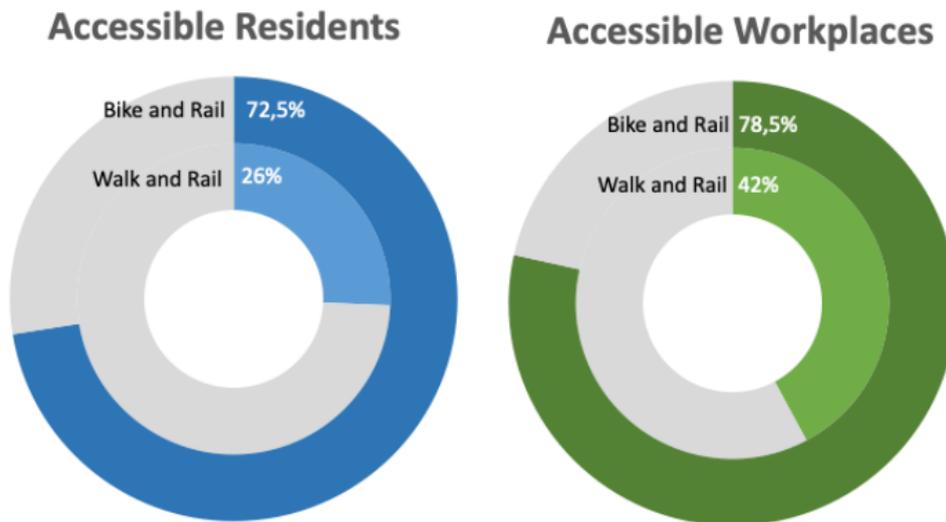


Fig. 2: Percentagem de residências e locais de trabalho na Área Metropolitana de Lisboa situados dentro de um raio de 10 minutos, a pé e em bicicleta, de estações ferroviárias.

Fonte: D. S. Vale, 2020.

Para além da sua complementaridade com os Transporte Público, **a bicicleta é a alternativa mais eficiente, na maior parte das circunstâncias, para as distâncias mais frequentes em zonas urbanas**. Metade das deslocações nas cidades europeias são inferiores a 5 km, distância até à qual a bicicleta é o modo de transporte mais rápido porta-a-porta⁸. A bicicleta com assistência eléctrica é o modo mais rápido em distâncias até 10 km, e até aos 20 km a diferença para o automóvel é marginal⁹.

A transformação da frota automóvel em veículos eléctricos é demorada e largamente insuficiente para dar resposta às metas climáticas nesta década. Também não resolve muitos dos outros problemas relacionados com o uso do automóvel nas zonas urbanas – nomeadamente o consumo de espaço, congestionamentos de trânsito, sinistralidade rodoviária, emissão de partículas, etc. A bicicleta é o modo de transporte energeticamente mais eficiente e, a seguir ao caminhar, o que menos emissões produz. Os **ciclistas produzem menos 84% de emissões de CO2** relacionadas com a mobilidade do que os não ciclistas, e quem troca o uso do carro pela bicicleta reduz as suas emissões em 3,2 kg de CO2 por dia, segundo um recente estudo liderado pela Universidade de Oxford com

⁷ D. S. Vale (2020), Active accessibility and transit-oriented development: Connecting two sides of the same coin, *Urban Form and Accessibility: Social, Economic, and Environment Impacts*, Capítulo 8, Elsevier.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780128198223000031>

⁸ Comissão Europeia (2000), Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro. http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf

⁹ 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_-_pelelecs_4.pdf

dados de cidades de toda a Europa¹⁰. Em acréscimo a muitos outros benefícios, nomeadamente ao nível da saúde pública e qualidade de vida urbana, a transferência modal do carro para a bicicleta **contribui dez vezes mais para a redução de emissões** que a electrificação da motorização automóvel, concluiu o mesmo estudo.

Os **benefícios socioeconómicos** quantificáveis da actual utilização da bicicleta na União Europeia estão avaliados em **mais de 150 mil milhões de euros por ano**. Destes, mais de 90 mil milhões de euros representam externalidades positivas no ambiente, na saúde pública e nos sistemas de mobilidade¹¹.

Logo no primeiro confinamento, em 2020, vários países europeus lançaram ou aceleraram avultados programas de investimento de apoio e estímulo aos modos activos. No Relatório do Orçamento do Estado para 2021, o Governo Português afirmou que

«Promover a mobilidade ativa enquanto aposta para uma melhoria da qualidade de vida das pessoas nas cidades e da atratividade do espaço urbano» é um dos «temas-chave» em que «em 2021, a política de investimento e de atuação ao nível dos transportes e mobilidade urbana estará primordialmente assente»¹².

«será feito um investimento forte no reforço de soluções de mobilidade ativa nas cidades, nomeadamente através do apoio à construção de novas redes de vias cicláveis, do apoio à implementação de soluções que promovam a complementaridade destas soluções de transporte com a rede de transporte público»¹³.

No entanto, nada, ou muito pouco, aconteceu e não podemos continuar a **perder uma oportunidade** de transformar significativamente a forma como as pessoas se deslocam nas cidades portuguesas.

Portugal é, desde 2019, o **maior produtor de bicicletas da Europa**¹⁴. A indústria portuguesa da bicicleta emprega directamente perto de 9 mil pessoas e indirectamente cerca de 30 mil¹⁵. Este sector exportou perto de 600 milhões de euros em 2021¹⁶.

A Bélgica destinou 7% do **Plano de Recuperação e Resiliência** (PRR) - 411 milhões de euros - para infraestruturas para bicicletas e para peões¹⁷; Itália destinou 600 milhões de

¹⁰ 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>

¹¹ European Cyclists' Federation (2018), *The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe*.

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

¹² XXII Governo Constitucional (2020), *Relatório do Orçamento do Estado para 2021*, p. 269.

[https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=614852\[...\]ca19cf.pdf&Inline=true](https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=614852[...]ca19cf.pdf&Inline=true)

¹³ Ibid. p. 271.

¹⁴ Production of bicycles in the EU in 2020, Eurostat.

<https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/-/ddn-20210720-1>

¹⁵ Abimota (2020), Carta aberta ao Primeiro Ministro.

https://www.abimota.org/images/formacao/CartaPrimeiroMinistroVF_signed.pdf

¹⁶ Indústria das duas rodas acelera 39% nas exportações para 594 milhões de euros, *Jornal de Negócios*, 10 de Fevereiro de 2022.

<https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/industria/detalhe/industria-das-duas-rodas-acelera-39-nas-exportacoes-para-594-milhoes-de-euros>

¹⁷ Plan National pour la Reprise et la Résilience - Belgique, Junho de 2011, pp. 38, 241-254.

euros do PRR para a criação de infraestruturas para bicicleta; Espanha 3 mil milhões de euros para a mobilidade activa¹⁸. Portugal, com a segunda melhor rede rodoviária de toda a UE, optou por destinar mais de 700 milhões de euros para a construção de mais estradas e zero para os modos activos¹⁹. Numa avaliação da European Cyclists' Federation aos PRR dos vários Estados Membros, Portugal surge, assim, a vermelho, na cauda da Europa²⁰.

Na Alemanha, o plano nacional para a utilização da bicicleta prevê um **investimento anual de 30 euros per capita** neste modo de transporte²¹. A República da Irlanda decidiu alocar, ao longo dos próximos cinco anos, 10% do orçamento do estado para transportes à mobilidade em bicicleta e outros 10% ao modo pedonal. São **360 milhões de euros por ano (um milhão por dia) para os modos activos²², num país com metade da população portuguesa**. Como comparação, na proposta de OE 2022 apresentada em Outubro passado, o anterior Governo previu 400 mil euros para a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030 para um ano inteiro - menos do que a Irlanda, com metade da população, investe por dia neste modo de transporte e quase mil vezes inferior ao investimento per capita no plano alemão.

Portugal foi um dos vários países que adoptou, em Maio passado, juntamente com a Declaração de Viena sobre mobilidade e transporte ecológicos, seguros, saudáveis e inclusivos²³, o *“Pan-European Master Plan for Cycling Promotion”*²⁴. Este Plano traça sete objectivos-chave a implementar até 2030:

- Aumentar significativamente o uso da bicicleta na Europa
- Proporcionar espaço adequado a favor da mobilidade ativa
- Aumentar e melhorar a infraestrutura para bicicletas
- Desenvolver e implementar políticas, planos, estratégias e programas nacionais para a mobilidade em bicicleta

<https://dermine.belgium.be/sites/default/files/articles/FR%20-%20Plan%20national%20pour%20la%20reprise%20et%20la%20re%CC%81silience.pdf>

¹⁸ Gobierno de España (2021), Ábalos asegura que la Estrategia Estatal por la Bicicleta es un punto de inflexión para impulsar la bicicleta en España.

https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transportes/Paginas/2021/070621-estrategia_bicicleta.aspx

¹⁹ MUBi, Federação Portuguesa de Ciclismo e European Cyclists' Federation (2021), Priorizar os investimentos na mobilidade em bicicleta no Plano de Recuperação e Resiliência.

<https://mubi.pt/2021/02/26/consulta-publica-plano-recuperacao-resiliencia/>

²⁰ European Cyclists' Federation (2021), Final analysis: Cycling becomes mainstream in EU member states' COVID-19 recovery plans.

<https://ecf.com/news-and-events/news/final-analysis-cycling-becomes-mainstream-eu-member-states-covid-19-recovery>

²¹ Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (2021), Germany 2030 - a cycling nation: National Cycling Plan 3.0.

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0-en.pdf?__blob=publicationFile

²² Programme for Government: Our Shared Future, p. 13.

<https://www.gov.ie/en/publication/7e05d-programme-for-government-our-shared-future/>

²³ Vienna Declaration: Building forward better by transforming to new, clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport, 5th High-level Meeting on Transport, Health and Environment, United Nations Economic and Social Council e World Health Organization Regional Office for Europe, Genebra (online), 17 de Maio de 2021.

https://thepep.unece.org/sites/default/files/2021-05/HLM5%20Declaration%20advance%20copy_0.pdf

²⁴ Pan-European Master Plan for Cycling Promotion (2021).

https://thepep.unece.org/sites/default/files/2021-05/MASTERPLAN_2021-05-16_BF.pdf

- Aumentar significativamente a segurança dos utilizadores de bicicleta e reduzir o número de vítimas mortais e ferimentos graves
- Integrar o uso da bicicleta nas políticas de saúde
- Integrar infraestruturas para bicicletas no planeamento do território, seja em zonas urbanas, regionais e infraestruturas de transporte.

A **Lei de Bases do Clima**^{25,26}, resultante de um amplo processo de concertação na Assembleia da República, entrou em vigor a 1 de Fevereiro deste ano, passando a legislação portuguesa a determinar que o **Estado está obrigado a promover a mobilidade activa**. A lei especifica áreas de particular responsabilidade onde os vários níveis da administração do Estado deverão intervir, nomeadamente: a implementação de **estratégias de âmbito nacional, regional e local de mobilidade pedonal e em bicicleta**; o desenvolvimento da **intermodalidade dos transportes públicos com o uso da bicicleta**; **incentivos à aquisição e utilização da bicicleta**; a oferta de **sistemas públicos de bicicletas partilhadas** e; a criação de **redes cicláveis seguras**. Os diversos objectivos da Lei de Bases do Clima deverão estar também reflectidos na revisão, no próximo ano de 2023, do Plano Nacional Energia e Clima (PNEC 2030)^{27,28} que deverá aumentar as metas de redução de emissões, incluindo no sector dos transportes.

Também a Comissão Europeia, através do **Novo Quadro da UE para a Mobilidade Urbana**²⁹, alinhado com os objectivos do Pacto Ecológico Europeu, pretende que **a nível nacional e local seja conferida uma clara prioridade aos modos activos e transportes públicos**, assim como aos sistemas de mobilidade partilhada. Entre outras medidas, propõe que o financiamento da União Europeia na área da mobilidade e transportes³⁰ seja preferencialmente direccionado para cidades que tenham planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS), e insta os Estados Membros a criar programas nacionais para ajudar as cidades e regiões a desenvolver e implementar estes planos. O regulamento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T)³¹ vai mesmo mais longe, ao exigir que os nós urbanos da RTE-T, que em Portugal incluem as duas áreas metropolitanas e 11 outras cidades³², tenham PMUS implementados até 2025.

²⁵ Lei n.º 98/2021: Lei de Bases do Clima.

<https://dre.pt/dre/detalhe/lei/98-2021-176907481>

²⁶ MUBi (2022), Lei de Bases do Clima: Estado obrigado a promover a mobilidade activa.

<https://mubi.pt/2022/01/27/lei-do-clima-estado-obrigado-promover-mobilidade-activa/>

²⁷ Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/53-2020-137618093>

²⁸ MUBi (2019), Contributo da MUBi para o Plano Nacional Energia e Clima 2030.

<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2019/06/Contributo-MUBi-PNEC2030.pdf>

²⁹ Comissão Europeia, O novo quadro da UE para a mobilidade urbana, COM(2021) 811 final, 14-12-2021.

<https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1>

³⁰ MUBi (2021), Contributo da MUBi para o Acordo de Parceria - Portugal 2030, na fase de consulta pública.

<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2021/11/2021-11-MUBi-Contributo-PT2030.pdf>

³¹ Comissão Europeia, Perguntas e respostas: Revisão do Regulamento RTE-T, 14 de Dezembro de 2021.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/qanda_21_6725

³² Os nós urbanos da RTE-T em Portugal são: Barcelos, Braga, Coimbra, Évora, Faro-Loulé, Guimarães, Funchal, Leiria, Área Metropolitana de Lisboa, Ponta Delgada, Área Metropolitana do Porto, Vila Nova de Famalicão e Viseu.

Comissão Europeia (2021), TEN-T: Explanatory factsheets per country.

https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/TEN-T_National_Factsheets.pdf

O **Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas (IPCC)** publicou há dias um extenso relatório com o mote “o tempo para agir é agora”, em que dá destaque a **modelos de cidade compactas e à adoção dos modos activos de transporte**, como andar a pé e de bicicleta, para reduzirmos o consumo energético e, por sua vez, também as emissões³³. Por sua vez, a **Agência Internacional da Energia** propôs recentemente um plano de medidas de emergência - que surge focado em políticas públicas que promovam mudanças de comportamento ao nível da mobilidade - para reduzir o consumo e a dependência de produtos petrolíferos e aliviar as dificuldades provocadas pela presente crise energética³⁴ (Fig. 3).

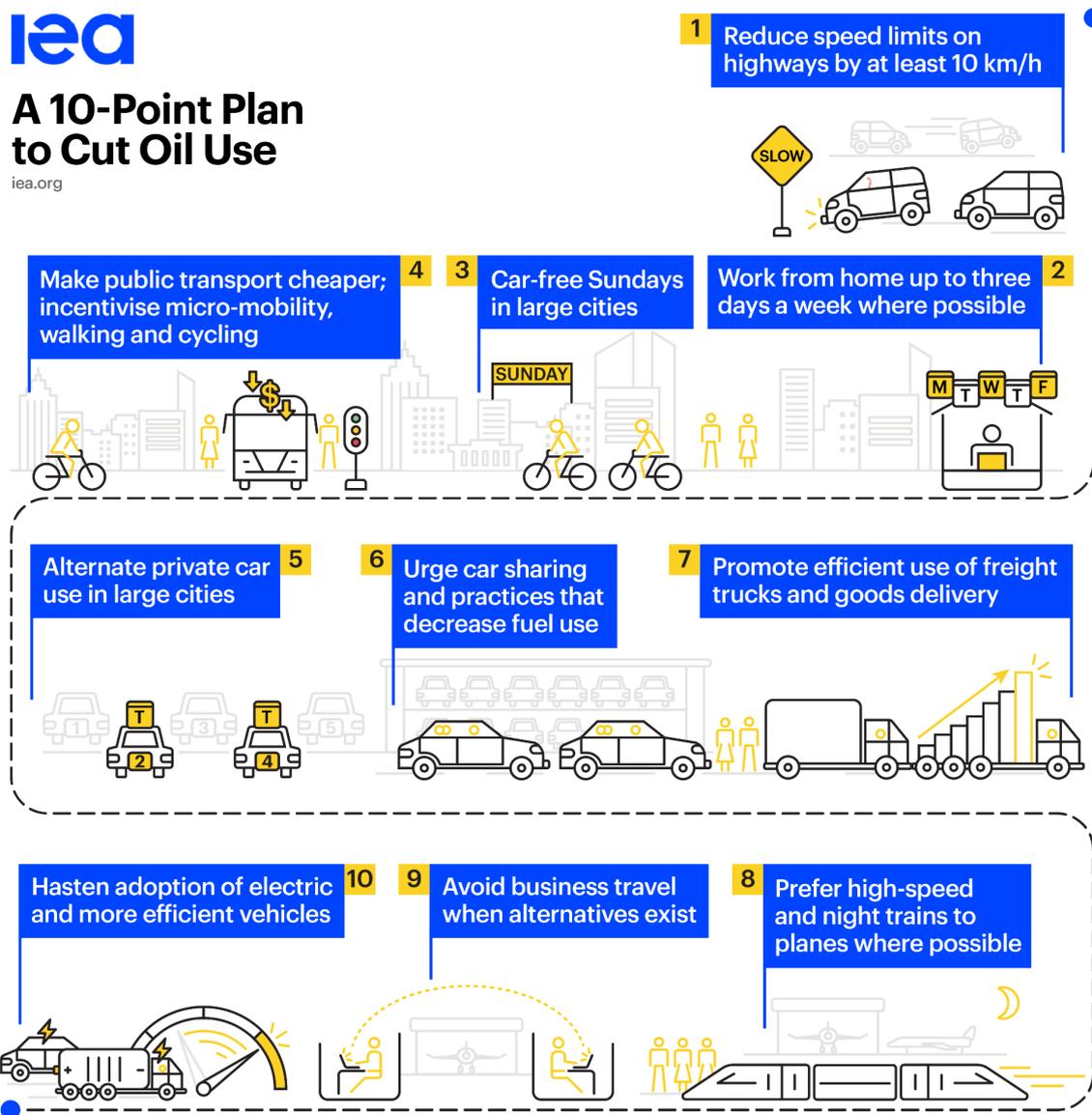


Fig. 3. Plano de 10 acções-chave para reduzir o consumo de petróleo. Fonte: IEA 2022.

³³ The Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), The evidence is clear: the time for action is now. We can halve emissions by 2030, 4 de Abril de 2022.
<https://www.ipcc.ch/2022/04/04/ipcc-ar6-wgiii-pressrelease/>

³⁴ International Energy Agency (IEA), A 10-Point Plan to Cut Oil Use, 18 de Março de 2022.
<https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use>

1.2 Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030³⁵ foi publicada a 2 de Agosto de 2019. Aprovada por Resolução do Conselho de Ministros, a ENMAC 2020-2030 estabelece **metas ambiciosas** para o país. Entre elas, que a utilização da bicicleta como modo de transporte em Portugal convirja com a média do resto da Europa e que, até ao final da década, **pelo menos uma em cada dez viagens nas cidades portuguesas seja feita em bicicleta**.

Segundo o Censo de 2011, apenas 0,5% dos portugueses utilizava a bicicleta como principal modo de transporte nos movimentos entre casa e o local de trabalho ou de estudo. De acordo com o Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa³⁶, conduzido pelo INE em 2017, somente 0,4% e 0,5%, respectivamente, das deslocações nas duas áreas metropolitanas eram feitas em bicicleta.

Alcançar essas metas exige um **grande investimento e esforço colectivo do Estado** para levar a cabo, de forma decisiva e com benefícios ambientais e sociais inequívocos, uma profunda transformação da sociedade ao nível da mobilidade urbana. Será necessário haver **mais de meio milhão de utilizadores quotidianos de bicicleta** em 2030.

Alterar comportamentos e padrões de mobilidade é um processo demorado, que requer acções consequentes, coordenadas e continuadas (Fig. 4). É, por isso, fundamental que a ENMAC seja urgentemente dotada dos meios e recursos necessários para a sua execução e a prossecução dos seus objectivos.

Em 2020, e na sequência de projectos de resolução de partidos e deputados/as representando 93% dos lugares no Parlamento³⁷, a **Assembleia da República** aprovou uma Resolução³⁸ em que recomenda ao Governo a adopção e implementação de um conjunto de medidas de apoio e estímulo aos modos activos e sustentáveis. Entre elas, no 1.º ponto, que **priorize e acelere a execução da ENMAC 2020-2030** e a prossecução dos seus objectivos.

Na discussão na especialidade do Orçamento do Estado para 2021, a Assembleia da República voltou a aprovar uma proposta relativa à ENMAC, que veio a consubstanciar-se no Artigo 326.º do **OE 2021**³⁹, e que determinava a **priorização e aceleração da**

³⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/131-2019-123666113>

³⁶ Instituto Nacional de Estatística (2018), Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa: 2017.

<https://www.ine.pt/xurl/pub/349495406>

³⁷ MUBi (2021), Assembleia da República discute apoio aos modos activos no pós-confinamento.

<https://mubi.pt/2020/06/16/assembleia-da-republica-discute-apoio-aos-modos-activos-no-pos-confinamento/>

³⁸ Resolução da Assembleia da República n.º 61/2020.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-assembleia-republica/61-2020-139472784>

³⁹ Lei n.º 75-B/2020: Orçamento do Estado para 2021, Artigo 326.º - Implementação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável.

<https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/lei/2020-152803680-152804250>

implementação da ENMAC 2020-2030 e a calendarização e execução das suas medidas em 2021.

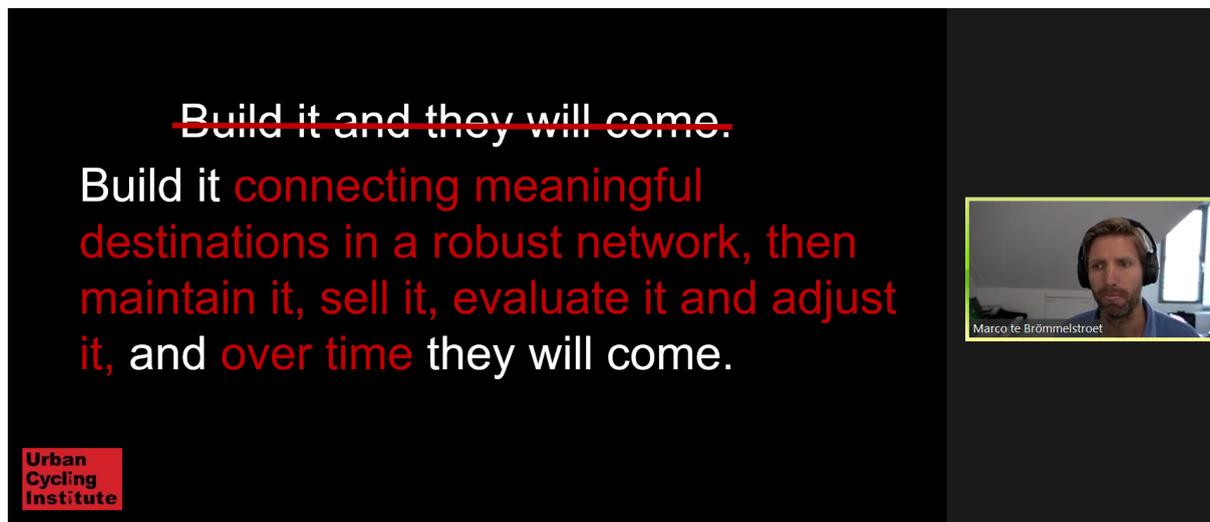


Fig. 4: Slide da apresentação de Marco te Brömmelstroet, director do Urban Cycling Institute da Universidade de Amsterdão, na conferência final do projecto BooST.

Fonte: te Brömmelstroet 2021⁴⁰.

Em 2021, a Assembleia da República aprovou uma nova Resolução⁴¹, instando o Governo a definir a **programação, orçamentação e calendarização** detalhadas das medidas da ENMAC, o que deveria ter sido concluído até ao final de 2019 conforme a Resolução do Conselho de Ministros que aprovou a ENMAC. Nesta Resolução, a Assembleia da República recomenda também ao Governo que **capacite** em meios humanos, técnicos e financeiros as entidades envolvidas nas medidas da Estratégia e que **antecipe as metas** previstas para 2025 e 2030.

Ainda em 2021, a Assembleia da República voltou a recomendar ao Governo a implementação de mais medidas de apoio e estímulo ao uso dos modos activos, e em particular da bicicleta, contribuindo para espaços urbanos mais inclusivos e seguros e a substituição efectiva do automóvel por modos mais eficientes e sustentáveis nas deslocações quotidianas⁴².

Muitos dos prazos estabelecidos pela Resolução do Conselho de Ministros e nas várias Resoluções da Assembleia da República foram já largamente ultrapassados. Cumpridos 25% do seu período de implementação, é extremamente preocupante que a ENMAC continue sem recursos, a progredir a um ritmo extremamente lento e em **risco iminente de falhar as metas intercalares para 2025**.

⁴⁰ M. te Brömmelstroet (Urban Cycling Institute, Universidade de Amsterdão), Conferência final do projecto BooST - Impulsionar a Bicicleta em Cidades Principiantes, Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente (CITTA), online, 1 de Julho de 2021.

<https://boost.up.pt/conferencia/>

⁴¹ Resolução da Assembleia da República n.º 109/2021

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-assembleia-republica/109-2021-160769659>

⁴² Resolução da Assembleia da República n.º 263/2021.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-assembleia-republica/263-2021-173412007>

A ENMAC precisa urgentemente de ter uma **equipa** de pessoas dedicadas – um Gabinete-Geral da Bicicleta, como em Espanha (Fig. 5) – com um **orçamento** próprio para a gestão e organização da Estratégia. As entidades responsáveis pela execução das suas 51 medidas têm de rapidamente ser capacitadas com os **recursos humanos, técnicos e financeiros** necessários. Precisa, também, da **liderança política** capaz de a tornar uma estratégia de facto nacional, com os vários ministérios envolvidos, e de criar as **estruturas** que permitam uma eficaz **articulação com as autarquias**.

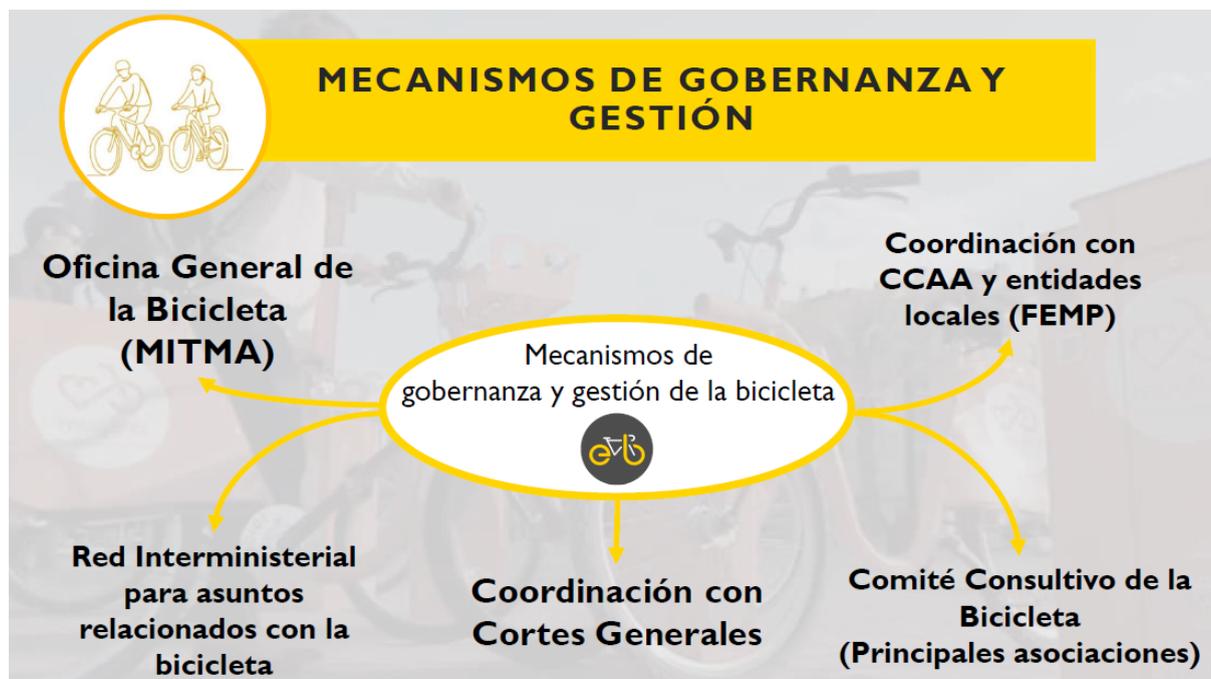


Fig. 5: Modelo de governança e gestão da estratégia espanhola para a bicicleta.
Fonte: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) 2021⁴³.

1.3 Perigo e sinistralidade rodoviária

Cada ano são mortas mais de 600 pessoas e milhares feridas gravemente nas ruas e estradas portuguesas. Para além das tragédias humanas, o impacto social e económico da sinistralidade rodoviária teve em 2019 um custo para o país estimado em 6.4 mil milhões de euros (3% do PIB)⁴⁴. O número de pessoas a pé e em bicicleta mortas ou feridas gravemente cada ano em Portugal não baixa há uma década⁴⁵ (Fig. 6). Portugal apresenta

⁴³ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Acto Presentación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta, 7 de Junho de 2021.
https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/estrategias/recursos/20210607_Presentacion_SGTM_EB-v3.pdf

⁴⁴ CEGE - Centro de Estudos de Gestão do ISEG e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2021), Impacto Económico e Social da Sinistralidade Rodoviária em Portugal.
[http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosTematicos/Documents/Estudo "O impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal".pdf](http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosTematicos/Documents/Estudo%20O%20impacto%20económico%20e%20social%20da%20sinistralidade%20rodoviária%20em%20Portugal.pdf)

⁴⁵ A. M. Santos (2021), Portugal quer abraçar a bicicleta, mas precisa de pedalada para proteger os ciclistas, *Sapo 24*.

Índices particularmente graves de sinistralidade rodoviária **dentro das localidades** (Fig. 7), onde o número de mortes é 35% superior à média dos restantes países europeus⁴⁶.



Fig. 6: Mortalidade e feridos graves em peões e utilizadores de bicicleta - 2010-2019.

Fonte: ANSR, in A. M. Santos 2021.

Continuamos a construir e a manter vias em zonas urbanas que permitem e incitam à prática de velocidades excessivas, e persiste uma enorme **falta de vontade política** em desencorajar o uso do carro nas cidades e reduzir as velocidades motorizadas⁴⁷. A isto acresce um grande **desconhecimento** por parte dos condutores das recentes alterações do Código da Estrada, e uma **cultura e sentimento de impunidade** na condução de veículos automóveis. Em Portugal há por ano cerca de 40 multas de excesso de velocidade por mil habitantes, na Holanda há perto de 500⁴⁸.

<https://24.sapo.pt/atualidade/artigos/portugal-quer-abracar-a-bicicleta-mas-precisa-de-pedalada-para-protoger-os-ciclistas>

⁴⁶ Portugal, um país onde se morre mais na rua do que na estrada, *Público*, 29 de Junho de 2021.

<https://www.publico.pt/2021/06/29/local/noticia/portugal-pais-onde-morre-rua-estrada-1968443>

⁴⁷ MUBi, ACA-M, Bicultura, Braga Ciclável, Ciclaveiro, CICLODA e Faro a Pedalar (2021), Basta de negligência política! Pelo fim dos atropelamentos.

<https://mubi.pt/2021/07/01/basta-de-negligencia-politica-pelo-fim-dos-atropelamentos/>

⁴⁸ ETSC (2019), Reducing Speeding in Europe (PIN Flash Report 36)

<https://etsc.eu/reducing-speeding-in-europe-pin-flash-36/>

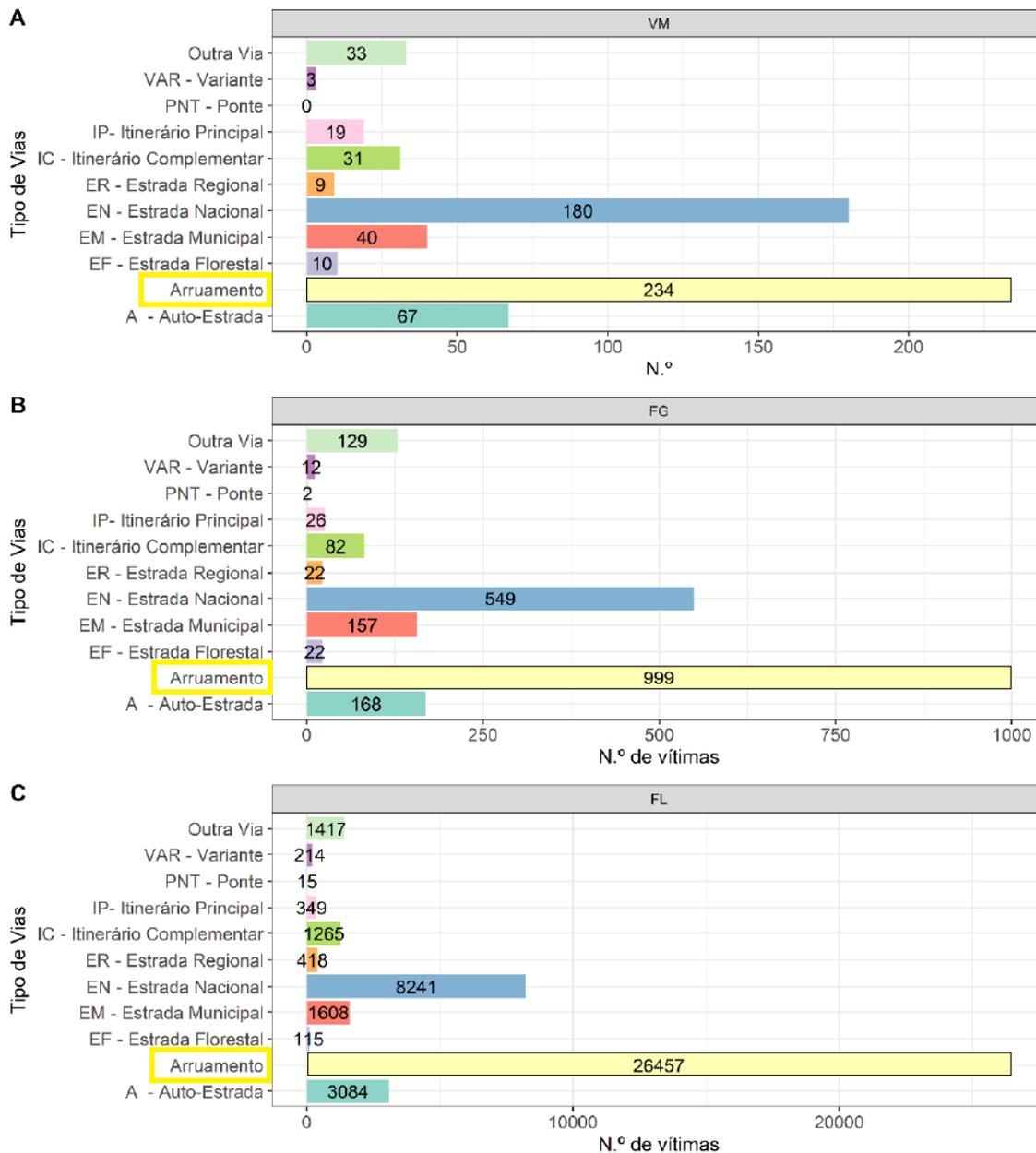


Fig. 7. Número de vítimas mortais (VM), feridos graves (FG) e feridos ligeiros (FL) por tipo de via de circulação, em Portugal, em 2019. Fonte: CEGE/ANSR 2021.

Em sequência da Petição “Pelo Direito a Pedalar em Segurança”^{49,50}, promovida pela Estrada Viva, MUBi e Federação Portuguesa de Ciclismo e subscrita por perto de 10 mil pessoas, em 2019 a Assembleia da República deliberou por unanimidade recomendar ao Governo a adopção de medidas de redução do risco rodoviário sobre os utilizadores vulneráveis⁵¹, nomeadamente:

⁴⁹ Petição “Pelo Direito a Pedalar em Segurança”.

<https://peticaopublica.com/?pi=PT79814>

⁵⁰ Petição N.º 236/XIII/2.

<https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetallePeticao.aspx?BID=12917>

⁵¹ Resolução da Assembleia da República n.º 29/2019.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-assembleia-republica/29-2019-119847705>

- a criação de um **grupo de trabalho interministerial** para lançar e coordenar a implementação de medidas com este fim,
- o reforço das ações de **educação e sensibilização para a cidadania rodoviária** e proteção dos utilizadores mais vulneráveis,
- a intensificação da **fiscalização rodoviária** de comportamentos perigosos em relação aos utilizadores vulneráveis, e
- a colaboração com os municípios para a criação de mais **zonas de velocidades reduzidas** nas cidades portuguesas.

Passados três anos, o Governo continua sem dar uma resposta a estas fortes e urgentes recomendações em unísono dos representantes dos portugueses no Parlamento nacional.

Entretanto, Portugal assinou a Declaração de Estocolmo⁵², que aconselha o **limite máximo de 30 km/h nas localidades**, e a Organização Mundial da Saúde e as Nações Unidas recomendam o limite de 30 em zonas urbanas^{53,54}. Também o Parlamento Europeu, em outubro de 2021, aprovou - com 90% de votos a favor - a recomendação da adoção de uma velocidade máxima de 30 km/h "*em zonas residenciais e zonas com um elevado número de ciclistas e peões*", argumentando que "*o excesso de velocidade é um fator fundamental em cerca de 30 % dos acidentes rodoviários mortais e um fator agravante na maior parte dos acidentes*"⁵⁵. Numerosas cidades europeias têm adoptado limites máximos de 30 km/h e Espanha impôs o limite máximo de 30 km/h em 70% das ruas de todas as cidades. Em Portugal, há quatro anos o Governo anterior disse querer reduzir o limite para 30 km/h nas cidades⁵⁶, mas nada aconteceu. Para alertar para este problema, em Novembro de 2021, a MUBi co-assinou com outras associações nacionais uma Carta Aberta da Estrada Viva, endereçada ao Primeiro Ministro e ao Parlamento Português - "Cidades Seguras para todas as pessoas" onde se apelava para a alteração do limite máximo de velocidade de 50 km/h para 30 km/h em áreas urbanas.⁵⁷

⁵² Stockholm Declaration, Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030, Estocolmo, 19-20 de Fevereiro de 2020.

<https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

⁵³ Organização das Nações Unidas, Streets for Life #Love30.

<https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>

⁵⁴ Organização Mundial da Saúde (2021), Campaign launched to make 30 km/h streets the norm for cities worldwide.

<https://www.who.int/news/item/22-03-2021-campaign-launched-to-make-30-km-h-streets-the-norm-for-cities-worldwide>

⁵⁵ Parlamento Europeu, Relatório sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero» (2021/2014(INI)), 26 de junho de 2021.

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_PT.html

⁵⁶ Governo quer reduzir limite de velocidade para 30 Km/hora nas cidades, Diário de Notícias, 12 de Janeiro de 2018.

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

⁵⁷ Estrada Viva, Carta Aberta "Cidades Seguras para todas as pessoas", 21 de Novembro de 2021.

<https://sites.google.com/view/estradaViva/actividades/carta-aberta-cidades-seguras-para-todas-as-pessoas>

1.4 Do discurso à acção política

Antecedendo as eleições legislativas de 30 de Janeiro, a MUBi lançou o manifesto “**Mudar a mobilidade urbana: do discurso à acção política**”⁵⁸. O manifesto estabelece a visão de um Portugal mais saudável, seguro, resiliente e sustentável que põe a mobilidade activa – incluindo a bicicleta – no topo da pirâmide da mobilidade urbana, e propõe os passos prioritários à escala nacional para alcançar esse objectivo.



Manifesto da MUBi para as Eleições Legislativas de 2022

MUDAR A MOBILIDADE URBANA:
do discurso à acção política

MUBi Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

4

10 propostas para mudar a mobilidade urbana em Portugal

- Investimento estratégico**
 1. Assegurar 20% do orçamento dos transportes para a mobilidade activa
 2. Cumprir as metas da ENMAC 2020-2030
 3. Complementar o investimento em transporte público com acessos seguros em mobilidade activa
- Uma nova cultura de mobilidade**
 4. Garantir a segurança e conforto em torno das escolas
 5. Educar para a mobilidade sustentável
- Uma agenda urbana**
 6. Incentivar planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS)
 7. Conter a dispersão urbana
 8. Humanizar o espaço público
- Desencorajar o uso abusivo do automóvel**
 9. Zonas de restrições ao uso do automóvel
 10. Aumentar a fiscalização de comportamentos de risco

Fig. 8: Dez propostas prioritárias, à escala nacional, para mudar a mobilidade urbana em Portugal.

Também em 2021, e com o propósito de estimular e ajudar os municípios portugueses na mudança de paradigma nas políticas urbanísticas e de mobilidade, a MUBi apresentou o manifesto “**Cidades Vivas: 10 medidas para devolver a cidade às pessoas**”⁵⁹. Este manifesto aborda políticas e medidas de âmbito local, mas cuja adopção e implementação devem, no nosso entender, também ser fortemente estimuladas e apoiadas ao nível da administração central.

⁵⁸ MUBi (2021), Mudar a mobilidade urbana: do discurso à acção política - Manifesto da MUBi para as eleições legislativas de 2022.

https://mubi.pt/wp-content/uploads/2021/12/MUBi_MANIFESTO-Legislativas2022.pdf

⁵⁹ MUBi (2021), Cidades Vivas: 10 medidas para devolver a cidade às pessoas.

<https://cidadesvivas.mubi.pt/>

#AUTARQUIAS2021 #CIDADESVIVAS #MOBILIDADEACTIVA #MAISBICICLETA

CIDADES VIVAS

10 medidas para devolver as cidades às pessoas

MUBi

cidadosvivas.mobi.pt

PLANEAR O FUTURO

"Planear a mobilidade, envolvendo todas as pessoas"

1. Elaborar e implementar um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
2. Reduzir as desigualdades territoriais e sociais através de políticas públicas
3. Estabelecer mecanismos para garantir a participação pública

#AUTARQUIAS2021 #CIDADESVIVAS #MOBILIDADEACTIVA #MAISBICICLETA

CIDADES VIVAS

10 medidas para devolver as cidades às pessoas

MUBi

cidadosvivas.mobi.pt

PROTEGER O DIA A DIA

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

4. Disseminar medidas físicas e de gestão para acalmar o tráfego
5. Limitar o tráfego de atravessamento e reduzir as velocidades permitidas nas ruas em redor das escolas

#AUTARQUIAS2021 #CIDADESVIVAS #MOBILIDADEACTIVA #MAISBICICLETA

CIDADES VIVAS

10 medidas para devolver as cidades às pessoas

MUBi

cidadosvivas.mobi.pt

DESENHAR PARA TODOS

"O espaço público deve ser de todos e para todos"

6. Promover ações para garantir infraestrutura para deslocação de peões
7. Garantir condições de acesso universal a todas as infraestruturas e serviços de mobilidade

#AUTARQUIAS2021 #CIDADESVIVAS #MOBILIDADEACTIVA #MAISBICICLETA

CIDADES VIVAS

10 medidas para devolver as cidades às pessoas

MUBi

cidadosvivas.mobi.pt

ACTIVAR A MOBILIDADE

"Alterar a cultura de mobilidade, em especial dos decisores e políticos"

8. Incentivar a mobilidade em bicicleta
9. Melhorar o transporte público
10. Desincentivar as deslocações de automóvel

Fig. 9: Cidades Vivas: 10 medidas para devolver a cidade às pessoas.

2. Orçamento do Estado para 2022

Para que a quota modal das viagens em bicicleta em Portugal convirja com a média do resto da Europa e o país possa cumprir as metas determinadas na ENMAC 2020-2030, é necessário que o **investimento na mobilidade em bicicleta** por parte do Estado português esteja **pelo menos ao mesmo nível dos outros países europeus**.

A MUBi defende, por isso, que pelo menos **10% do orçamento total do sector dos transportes em 2022 seja destinado à mobilidade em bicicleta** e outros **10% ao modo pedonal**. Este investimento deverá permitir a **aceleração da implementação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030** e da prossecução dos seus objectivos e metas, criando as estruturas e dotando as equipas dos meios humanos, técnicos e financeiros necessários para a gestão, organização e desenvolvimento da Estratégia Nacional e a execução das suas 51 medidas.

O **Orçamento do Estado para 2022** deverá alocar verbas em especial nas seguintes áreas e medidas:

- Programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)**⁶⁰ por parte dos municípios portugueses, com um gestor do programa a nível nacional.

Este programa deverá conter medidas jurídicas, financeiras e organizativas para ajudar a reforçar as capacidades e implementar PMUS em conformidade com as orientações europeias em matéria de PMUS, conforme propõe a Comissão Europeia no Novo Quadro da UE para a Mobilidade Urbana.

Os PMUS são instrumentos estratégicos desenhados para satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e empresas nas cidades e aglomerações para uma melhor qualidade de vida. Baseiam-se nas práticas de planeamento existentes e levam em consideração os princípios de integração, participação e avaliação. Os PMUS poderão ajudar a colmatar os muitos erros levados a cabo em Portugal no uso de financiamentos comunitários destinados a reduzir a utilização do automóvel em meio urbano e fomentar a transferência modal para os modos activos e mais sustentáveis.

A Comissão Europeia irá «*publicar, até ao final de 2022, uma recomendação da Comissão aos Estados-Membros sobre o programa nacional de apoio às regiões e aos municípios na implantação de planos eficazes de mobilidade urbana sustentável. Tal incluirá um conceito de PMUS melhorado, estabelecendo **prioridades claras para favorecer soluções sustentáveis, incluindo transportes públicos, coletivos e ativos**, e mobilidade partilhada (incluindo para as ligações entre zonas urbanas e rurais), integrando plenamente os aspetos da resiliência, bem como planos de logística urbana sustentáveis (SULP), com base em veículos e soluções com emissões nulas*»⁶¹.

⁶⁰ Eltis, Mobility Plans.

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

⁶¹ Comissão Europeia, O novo quadro da UE para a mobilidade urbana, COM(2021) 811 final, 14-12-2021.

<https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1>

- Criação de uma **equipa de pessoas dedicadas**, com um **orçamento próprio**, para a **gestão e organização da ENMAC**.

O Governo espanhol alocou 5 milhões de euros do orçamento do estado para 2021 somente para as tarefas de organização, coordenação e desenvolvimento da *Estratégia Estatal por la Bicicleta*⁶². Em Inglaterra, a agência governamental Active Travel England, responsável pela implementação das políticas para a mobilidade activa, terá um *staff* de 100 pessoas⁶³.

- **Capacitação das entidades** responsáveis pela execução das 51 medidas da ENMAC com os **recursos humanos, técnicos e financeiros** necessários.

- Programa de **formação de técnicos** de organismos públicos nas áreas da mobilidade activa e sustentável.

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, é fundamental para promover-se a alteração dos actuais padrões de mobilidade.

- **Contratação de técnicos** para a área da mobilidade activa nas administrações locais.

A República da Irlanda irá contratar 248 técnicos para trabalhar na área da mobilidade activa nas administrações locais e regionais e ajudar na boa aplicação dos investimentos: *“The new staff will be dedicated to delivering and promoting active travel in Ireland and will work across design, communication/community liaison and construction oversight functions.”*⁶⁴

- Programa de incentivo e apoio à criação de **planos e acções de gestão da mobilidade**⁶⁵ por parte de **grandes pólos** atractores ou geradores de deslocações (organizações públicas e privadas, como empresas, hospitais, escolas ou atrações turísticas), que promovam meios de mobilidade sustentável, como os modos activos, os transportes públicos ou a mobilidade partilhada.

⁶² El Gobierno anuncia 5 millones de euros para la Estrategia Estatal de la Bicicleta, *Ciclosfera*, 30 de Outubro de 2020.

<https://ciclosfera.com/a/5-millones-de-euros-estrategia-estatal-de-la-bicicleta>

⁶³ Chris Boardman Appointed As England’s First Cycling And Walking Commissioner, *Forbes*, 21 de Janeiro de 2022.

<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2022/01/21/chris-boardman-appointed-as-englands-first-cycling-and-walking-commissioner/?sh=5e9ff3ed5488>

⁶⁴ Government of Ireland (2021), Ministers to fund up to 248 new posts to expand walking and cycling facilities nationwide.

<https://www.gov.ie/en/press-release/4fc46-ministers-to-fund-up-to-248-new-posts-to-expand-walking-and-cycling-facilities-nationwide/>

⁶⁵ «Por Gestão da Mobilidade entende-se a promoção do transporte sustentável, através da alteração das atitudes e do comportamento dos cidadãos, centrada em medidas designadas por “soft” (medidas de baixo valor, por ex. ao nível da informação e comunicação, organização de serviços ou coordenação de actividades de diferentes parceiros), por contraponto às medidas “hard” (linhas de elevado investimento e impacto, como novas linhas de eléctricos ou rede viária). Estas medidas reforçam na maior parte dos casos a eficácia de medidas “hard” no âmbito do transporte urbano não exigindo necessariamente avultados investimentos financeiros, elevado rácio custo-benefício.»

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Gestão da Mobilidade.

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/MobilidadeeTransportes/GestaodaMobilidade/Paginas/Oqueeagestaodamobilidade.aspx>

Em Itália, as empresas e organizações com mais de 100 trabalhadores e os municípios com mais de 50 mil habitantes estão obrigados a ter alguém dedicado com a função de gestor da mobilidade. O Governo italiano criou um fundo de 50 milhões de euros para apoiar esse trabalho⁶⁶.

➤ Campanhas para **alteração da cultura de mobilidade**.

Campanhas, com abrangência nacional, para a promoção do uso dos modos activos e sustentáveis - incluindo apoio de iniciativas educacionais e motivacionais para o uso utilitário da bicicleta abrangendo adultos trabalhadores e crianças no âmbito da mobilidade escolar - e sobre os prejuízos sociais, ambientais e económicos do transporte motorizado individual.

➤ Campanhas continuadas nos principais meios de comunicação de **sensibilização rodoviária** em relação a comportamentos perigosos para com os utilizadores vulneráveis.

A definição destas campanhas deve ser feita em estreita articulação com as organizações de utilizadores vulneráveis.

➤ Programa de apoio para os municípios implementarem **alterações do espaço público no sentido de aumentar a segurança dos modos activos**, nomeadamente medidas físicas de acalmia de tráfego, zonas 30 e de coexistência, especialmente em zonas residenciais, centros urbanos e outros locais onde utilizadores vulneráveis convivam com veículos motorizados.

➤ Programa 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.

O investimento em infraestruturas seguras e de qualidade para a utilização da bicicleta tem um papel preponderante para o incremento do recurso a este modo de transporte nas deslocações quotidianas, em alternativa ao automóvel individual, e apresenta razões de custo-benefício muito favoráveis.

➤ Programa de apoio à implementação de **Zonas de Emissões Reduzidas** pelos municípios portugueses.

A *Ley del Cambio Climático*, em Espanha, aprovada em 2021, exige que todos os municípios com mais de 50 mil habitantes implementem Zonas de Emissões Reduzidas antes de 2023⁶⁷. O governo espanhol abriu em 2021 um concurso de mil milhões de euros do PRR para ajudar os municípios nessa transformação, privilegiando a

⁶⁶ Eltis (2021), Having a mobility manager is now mandatory for companies and municipalities in Italy. <https://www.eltis.org/in-brief/news/having-mobility-manager-now-mandatory-companies-and-municipalities-italy>

⁶⁷ España aspira a desplegar 150 zonas de bajas emisiones en un año y medio, *El Periódico*, 17 de Junho de 2021. <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20210617/espana-aspira-desplegar-zonas-bajas-emisiones-grandes-ciudades-11831966>

mobilidade activa e os transportes públicos nos centros urbanos⁶⁸. Cerca de 400 milhões foram adjudicados directamente para melhorar as condições para o uso dos modos activos nas cidades: 243 milhões para aumentar o espaço para peões nas cidades; 100 milhões para construir 500 km de novas ciclovias em meio urbano e melhorar pelo menos 450 km das já existentes, e 49 milhões para financiar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas. O Governo espanhol anunciou que abrirá concurso em 2022 para mais 500 milhões nesta linha de actuação⁶⁹.

- Programa para a instalação de **parqueamentos para bicicletas**, seguros e convenientes, de curta e de longa duração, nas interfaces de transportes públicos - com prioridade imediata nas tuteladas pelo Estado.

A França instalará 90 mil lugares de estacionamento para bicicletas de longa duração (vigiados ou com sistema de fechadura, em local coberto) em 1133 estações de comboio, até ao final de 2023⁷⁰.

- Aplicação de **taxa de IVA reduzida (6%) a velocípedes e componentes**.

No passado 7 de Dezembro, o Conselho da União Europeia aprovou, por unanimidade, a proposta da directiva de actualização das regras relativas às taxas reduzidas de IVA⁷¹. Com as novas regras, que deverão brevemente entrar em vigor, os Estados Membros passam a poder aplicar taxas reduzidas de IVA a bicicletas, convencionais e eléctricas. Já em 2019, o Parlamento Belga tinha aprovado uma lei para reduzir a taxa de IVA na venda de bicicletas para 6%⁷². Em Portugal, em Outubro passado e com uma larga maioria de votos favoráveis, a Assembleia da República decidiu recomendar ao Governo que estude a possibilidade de aplicar a taxa reduzida de IVA de 6% aos velocípedes a partir de 2022⁷³.

Esta medida custará por ano menos que a redução do IVA sobre combustíveis fósseis — ou a alternativa de redução equivalente do ISP, anunciada pelo Governo — custará por semana ao Estado português. Ao contrário dos veículos motorizados, a utilização da bicicleta gera significativas externalidades positivas, nomeadamente ao nível da saúde

⁶⁸ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021), Convocatoria de 2021 del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación sostenible del transporte.

https://www.mitma.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/programa_subvenciones_municipios_bajas_emisiones/convocatoria_2021

⁶⁹ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2022), Mitma adjudica 1.000 millones de euros del fondo de recuperación a 170 municipios y 2 entes supramunicipales para descarbonizar y digitalizar la movilidad urbana.

<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-23022022-1401>

⁷⁰ LOM : 90 000 places de stationnements vélo sécurisés seront déployées aux abords des gares d'ici janvier 2024, Vélo & Territoires, 10 de Junho de 2021.

<https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/06/10/lom-90-000-places-de-stationnements-velo-securises-gares/#>

⁷¹ Conselho da União Europeia, Proposta de Directiva do Conselho que altera a Directiva 2006/112/CE no que diz respeito às taxas do imposto sobre o valor acrescentado – Orientação geral, 7 de Dezembro de 2021.

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14754-2021-INIT/pt/pdf>

⁷² European Cyclists' Federation (2019), Belgian Parliament calls for reduced VAT on bike and e-bike sales.

<https://ecf.com/news-and-events/news/belgian-parliament-calls-reduced-vat-bike-and-e-bike-sales>

⁷³ Resolução da Assembleia da República n.º 263/2021.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-assembleia-republica/263-2021-173412007>

pública, que largamente superariam os custos da redução do IVA que propomos. Esta medida seria particularmente importante como incentivo à aquisição de bicicletas eléctricas e de carga, cujos preços são considerados elevados por muitos portugueses e têm constituído um obstáculo à sua compra e adopção. Ao mesmo tempo, a aplicação desta medida constituiria uma ajuda à indústria portuguesa da bicicleta, responsável pela produção de mais bicicletas do que qualquer outro país europeu.

➤ Continuar a reforçar os **incentivos à aquisição de bicicletas**.

O programa do Fundo Ambiental para 2022 já está em funcionamento, abrangendo, entre outras tipologias de veículos, bicicletas de carga (com e sem assistência), bicicletas com assistência eléctrica para uso citadino e bicicletas citadinas convencionais⁷⁴. Não obstante, consideramos que deverão ainda este ano:

- Aumentar os apoios na compra de bicicletas convencionais, de 1500 para 5 mil unidades e de 20% para 50% de comparticipação, como nas bicicletas eléctricas, e o valor máximo de incentivo de 100 para 200 euros;
- Incluir bicicletas adaptadas para pessoas com necessidades especiais;
- Incluir *kits* de conversão para bicicletas eléctricas.

➤ Programa de **incentivos às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta**, a exemplo dos que já existem em vários países europeus, recompensando financeiramente os quilómetros feitos neste modo.

Este tipo de programas tem um grande potencial na transferência modal efectiva do automóvel para a bicicleta nas deslocações quotidianas, e comprovadamente resulta num excelente retorno positivo para a sociedade, nomeadamente em termos de saúde pública e também, e por conseguinte, de redução do absentismo laboral.

O programa francês – l'Indemnité Kilométrique Vélo -, iniciado em 2015, recompensa os trabalhadores em 0.25 euros por quilómetro percorrido em bicicleta, até um valor máximo anual de 200 euros⁷⁵. Na Holanda, os trabalhadores podem agora alugar uma bicicleta por 7 euros por mês, e são recompensados em 0.17 euros por cada quilómetro pedalado⁷⁶. O programa belga existe desde 1999, recompensa os trabalhadores em 0.23 euros por quilómetro, e participam nele mais de 500 mil pessoas⁷⁷, cerca de 11% da força laboral do país.

Comparando com os programas de outros países, a MUBi estima que seriam necessários cerca de 6 milhões de euros para o primeiro ano de um programa deste tipo em Portugal.

⁷⁴ Despacho n.º 3419-B/2022.

<https://dre.pt/dre/detalhe/despacho/3419-b-2022-180923391>

⁷⁵ Club des villes et territoires cyclables (2018), L'indemnité kilométrique vélo deux ans après sa mise en oeuvre.

http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/new_ikv_2018_8_pages_web.pdf

⁷⁶ J. Sixty (2020), Netherlands expecting even greater e-bike boom as tax breaks and incentives kick in for 2020, *eBikeTips*.

<https://ebiketips.road.cc/content/news/netherlands-expecting-even-greater-e-bike-boom-as-tax-breaks-and-incentives-kick-in-for>

⁷⁷ Belgian employees take advantage of increase in bike allowances, *The Brussels Times*, 1 de Setembro de 2019.

<https://www.brusselstimes.com/all-news/belgium-all-news/employment/66255/more-bike-allowances-a-re-given-to-belgian-employees/>

- Programa de apoio à criação e expansão de **sistemas de bicicletas partilhadas**.
Em cidades com ainda reduzido nível de utilização da bicicleta (<10%), os sistemas de bicicletas partilhadas têm uma grande importância na normalização da imagem da bicicleta como modo de transporte e em facilitar a sua experimentação⁷⁸.

- Programa de apoio à **micro-logística urbana em bicicleta**.
Nas áreas urbanas, os veículos de mercadorias contribuem para a deterioração da qualidade do espaço público, da qualidade do ar e da segurança de outros utilizadores do espaço público. A logística urbana é responsável por 15% do total das viagens nas cidades, 30% de toda a energia consumida pelos transportes urbanos e cerca de 50% da produção de material particulado e de NOx. A bicicleta poderia substituir mais de metade das viagens para transporte de bens nas cidades europeias feitas com recurso a veículos motorizados⁷⁹, e uma única bicicleta de carga pode reduzir até 5 toneladas de emissões de CO2 por ano⁸⁰.
França lançou um programa nacional para desenvolvimento da logística em bicicleta, suportado por 12 milhões de euros em certificados de economia de energia⁸¹.

⁷⁸ Institute for Transportation & Development Policy (2018), *The Bikeshare Planning Guide*.

<https://bikeshare.itdp.org/>

⁷⁹ CycleLogistics – Moving Europe Forward! (2014), Potential to shift goods transport from cars to bicycles in European cities .

http://one.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf

⁸⁰ European Commission (2020), Sustainable and Smart Mobility Strategy, Feedback from: European Cyclists' Federation .

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy/F538949>

⁸¹ Ministère de la Transition Écologique, Plan national pour le développement de la cyclologistique, 3 de Maio de 2021.

<https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-developpement-cyclologistique>



Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta



MUBi

Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta

mubi.pt | geral@mubi.pt

11 de abril de 2022