



16 Propostas para  
Promover a Utilização da Bicicleta e  
Transformar as Cidades e Vilas Portuguesas  
Orçamento de Estado 2024 – OE2024



Lisboa, 4 de outubro de 2023

# Índice

<b>Índice</b>	<b>1</b>
Enquadramento	2
Considerações Gerais	3
Considerações Específicas	4

## Enquadramento

A bicicleta é um modo ativo para as deslocações urbanas e garantir a segurança deste modo de deslocação é sinónimo de assegurar as condições de conforto e qualidade para alcançar os objetivos de sustentabilidade. Por isso é importante reforçar a prioridade à utilização das bicicletas em espaço público, assim como, aos peões e ao transporte coletivo.

Segundo a Organização Mundial de Saúde, sempre que possível deve ser considerada a possibilidade de andar de bicicleta ou a pé, pois estes modos de deslocação contribuem para a atividade física moderada e diária, contrariando o agravamento do sedentarismo.

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

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



## Considerações Gerais

Portugal é já líder na exportação de bicicletas, mas continua na cauda da União Europeia no que à sua utilização diz respeito. Chegarmos às quotas modais, ao nível da utilização da bicicleta, de outros países da União Europeia é o desafio que se impõe para Portugal. Isso deve ser feito através de uma estratégia a nível nacional e não apenas regional/local. O exemplo deve sempre vir de cima.

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

Face a isto, a 4 de agosto de 2020, foi aprovada na Assembleia da República a resolução n.º 61/2020 que *“Recomenda ao Governo que concretize a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020 -2030, garanta o aumento da oferta de transportes públicos e incentive o planeamento da mobilidade ativa urbana sustentável”*.

Acreditamos que a concretização da ENMAC iria contribuir para que muitas das propostas já estivessem em curso, o que não é o caso. Enquanto a ENMAC avança e não avança, é necessário tomar medidas para que não se perca de vista esta oportunidade de transformação do país.

A acessibilidade sustentável transforma o ambiente urbano e a participação democrática da sociedade civil é condição necessária para que essa transformação suceda com a maior brevidade possível, pois trata-se de “fazer cidade” com as populações e escolhas de atrair o maior volume de deslocações em modos alternativos ao automóvel. Trata-se de planejar cidades para as pessoas e para os lugares. Trata-se de devolver as cidades, às pessoas, às crianças, aos idosos, às pessoas de mobilidade condicionada a todos os cidadãos sem exceção.

## Considerações Específicas

Tendo em conta que a utilização da bicicleta na UE traz um benefício para a sociedade de 18 cêntimos por km pedalado<sup>1</sup>, a FPCUB propõe 15 medidas para o Orçamento de Estado 2023:

1. Financiamento dos municípios para **implementação de Sistemas de Bicicletas Partilhadas nos seus territórios**<sup>2</sup>.
2. Materialização da **Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Ciclável 2030, fundindo-a com a Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Pedonal 2030 com orçamento dedicado e proporcional à dotação de 300 M€ prevista no Portugal Ciclável 2030 e PNI 2030.**
3. Financiamento das autoridades de transportes para a **integração tarifária dos sistemas de bicicletas partilhadas (públicos ou privados) com os passes de transportes públicos**
4. Incentivo para a utilização da bicicleta **criando um valor de 0,24€/km pedalado para utilizadores de bicicleta** nas deslocações casa-trabalho ou casa-escola<sup>3</sup>
5. Criação da categoria **“Bicicletas” nas deduções de IRS** para despesas com a utilização em sistemas de bicicletas partilhadas ou manutenção/reparação de bicicletas
6. Apoio financeiro para **soluções e programas de micrologística urbana** com recurso a bicicletas
7. Implementação do **Fundo de Segurança Rodoviária Municipal ou Intermunicipal/Metropolitano**, que majora a verba a transferir para os municípios em função da redução da sinistralidade rodoviária
8. **Incentivo financeiro para a construção de ciclovias concelhias e urbanas**, de âmbito municipal, privilegiando a criação de infraestruturas cicláveis urbanas segregadas.
9. **Incentivar a compra de bicicletas de carácter citadino ou bicicletas de carga através do Fundo Ambiental, como já acontece, mas com as seguintes alterações:**
  - a. financiamento de 50% do valor de bicicleta convencional até 150€ num limite máximo de 1.500.000€;
  - b. financiamento de 50% do valor de bicicleta elétrica até 450€ num limite máximo de 1.000.000€;
  - c. financiamento de 50% do valor de bicicleta de carga até 700€ num limite de 500.000€;

---

<sup>1</sup> [The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union](#)

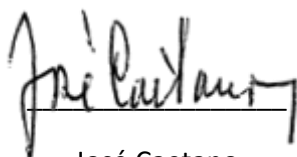
<sup>2</sup> começando, por exemplo, pelas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto e por cidades com mais de 50.000 habitantes; frota com pelo menos 51% de bicicletas convencionais; cobertura de uma área mínima de 10 km<sup>2</sup>; 10 a 16 estações por km<sup>2</sup>; 10 a 30 bicicletas por cada 1000 residentes da área de influência

<sup>3</sup> por exemplo, com um valor máximo de 600€/ano/pessoa

10. **Incentivar financeiramente a criação de parques de estacionamento para bicicletas** seguros e confortáveis, junto das Câmaras Municipais, interfaces de transportes públicos, serviços públicos e empresas;
11. Iniciar um **programa cofinanciado pela administração central e local para a inclusão da bicicleta nos conteúdos escolares**
12. Prever financiamento para **dotar as escolas de estacionamentos para bicicletas dentro do espaço escolar** para que sejam seguros e confortáveis
13. **Incentivo financeiro às empresas e instituições de ensino a promoverem o uso da bicicleta entre os seus trabalhadores/alunos**, seja nas viagens casa-trabalho/escola, seja para estafeta/logística ou deslocações no âmbito de trabalho
14. **Incentivo financeiro às empresas e instituições de ensino para criarem condições para o uso da bicicleta** com estacionamento seguro, balneários, flexibilização de horários, disponibilização de bicicletas, entre outros;
15. Alteração do **Regulamento de Sinalização do Trânsito**, para incluir nova sinalização.
16. Alteração do **Seguro Escolar**, retirando o ponto 2 do Artigo 21.º: “Só se considera abrangido pelo número anterior o aluno menor de idade não acompanhado por adulto que, nos termos da lei, esteja obrigado à sua vigilância.” e na alínea d), no ponto 1 do Artigo 22.º, a parte que diz “e não esteja acompanhado por um adulto que, nos termos da lei, esteja obrigado à sua vigilância”.

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

Com os melhores cumprimentos



José Caetano

Presidente da FPCUB

**Lisboa, 4 de outubro de 2023**