



Urgente mais liderança e vontade política na alteração do paradigma da mobilidade

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

A utilização da bicicleta como modo de transporte em Portugal deverá **convergir com a média do resto da Europa**, e até 2030 pelo menos uma em cada dez viagens nas cidades portuguesas deverá ser feita em bicicleta. Será necessário haver **mais de meio milhão de ciclistas quotidianos** até ao final da década.

Alcançar as metas estabelecidas na Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030 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 pelo menos **10% do orçamento total do sector dos transportes** seja destinado à mobilidade em bicicleta. Este investimento deverá permitir a **aceleração da implementação da ENMAC 2020-2030** e da prossecução dos seus objectivos, e o Orçamento do Estado para 2022 alocar verbas em especial para:

- Criar as **estruturas** e dotar as equipas e entidades com os **recursos** humanos, técnicos e financeiros necessários para a **gestão, organização e desenvolvimento da Estratégia**.
- **Contratação e formação** de técnicos na área da mobilidade activa
- Apoio ao desenvolvimento e implementação de **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável** por parte dos municípios portugueses
- 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**
- Lançamento de **programa nacional de incentivo às deslocações pendulares em bicicleta** e reforço dos **incentivos à aquisição de bicicletas**

1. Enquadramento

1.1 Introdução

A **utilização da bicicleta** como alternativa às deslocações em automóvel nas cidades vem a crescer há vários anos por todo o mundo, principalmente nos locais que têm investido em criar as condições para que esta - isoladamente ou em combinação com os transportes públicos - seja uma **opção segura, prática e conveniente**.

Com a **pandemia de Covid-19**, e as pessoas a procurarem um modo de transporte saudável, económico e ao mesmo tempo amigo do ambiente, a procura pela utilização da bicicleta disparou. Mesmo reforçados relativamente ao ano anterior, os incentivos do Fundo Ambiental para 2021 de apoio à aquisição de bicicletas convencionais e com assistência eléctrica esgotaram ainda mais cedo: para as bicicletas convencionais em apenas três semanas após a abertura das candidaturas e para as bicicletas eléctricas em quatro meses¹.

Os **benefícios socioeconómicos** quantificáveis da actual utilização da bicicleta na União Europeia (UE) 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 mobilidade².

Por outro lado, 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).

¹ MUBi (2021), Incentivos do Fundo Ambiental para bicicletas esgotaram. MUBi pede que o Governo avance com mais medidas de apoio.

<https://mubi.pt/2021/05/06/incentivos-fundo-ambiental-bicicletas-esgotaram/>

² European Cyclists' Federation (2018), *The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe*.

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

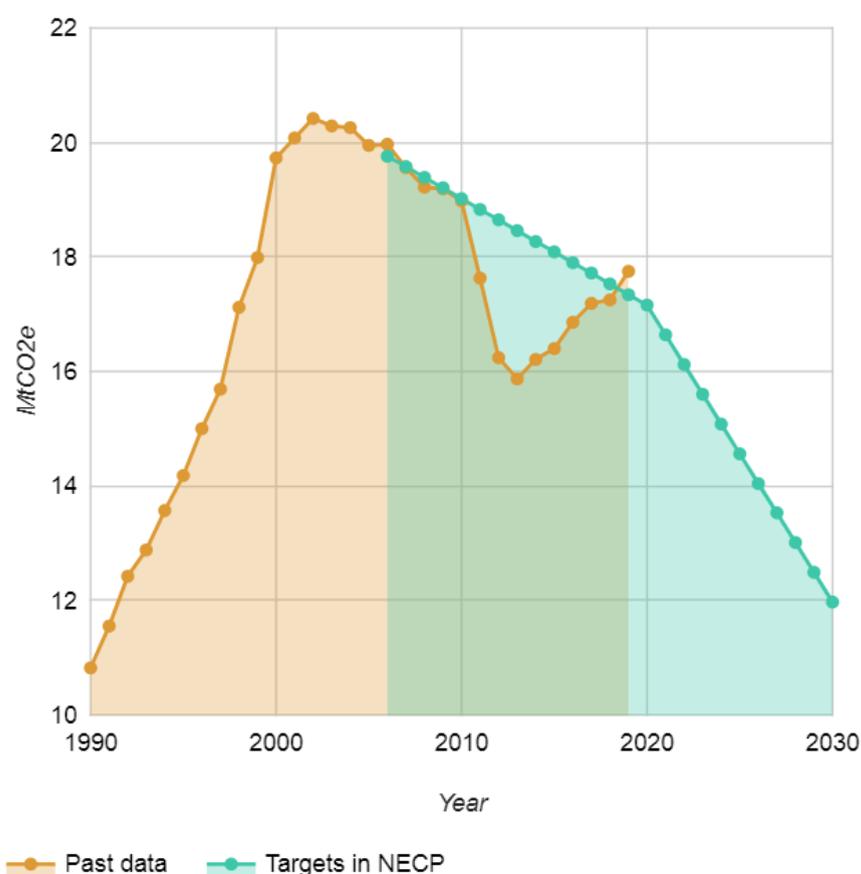


Fig.1: A laranja, emissões anuais do sector dos transportes em Portugal. A verde, metas anuais de acordo com o Plano Nacional Energia e Clima 2030. Fonte: CAN Europe, 2021⁵.

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 que 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 dados de cidades de toda a Europa⁶. 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.

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

⁵ 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/>

⁶ 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>

estação, correspondendo a **perto do triplo dos residentes e perto do dobro dos postos de trabalho**. Contudo, para que as pessoas considerem deslocar-se em bicicleta (para a estação) é necessário que a sua utilização seja segura e prática, o que requer percursos seguros e estacionamento para bicicletas nas estações, entre outros aspectos. Os esforços para melhorar os transportes 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.

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»⁸.

«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»⁹.

No entanto, nada, ou muito pouco, aconteceu e continuamos 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**¹⁰. A indústria portuguesa da bicicleta emprega directamente perto de 9 mil pessoas e indirectamente cerca de 30 mil¹¹, com um volume anual de exportações superior a 400 milhões de euros¹².

A Bélgica destinou 7% do **Plano de Recuperação e Resiliência** (PRR), 411 milhões de euros, para infraestruturas para bicicletas e para peões¹³. Itália destinou 600 milhões de euros do PRR para a criação de infraestruturas para bicicleta, Espanha 3 mil milhões de

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 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)

⁹ Ibid. p. 271.

¹⁰ Production of bicycles in the EU in 2020, Eurostat.

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

¹¹ Abimota (2020), Carta aberta ao Primeiro Ministro.

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

¹² Mesmo com o travão da pandemia, Portugal continua a liderar produção de bicicletas na UE, *Público*, 20 de Julho de 2021.

<https://www.publico.pt/2021/07/20/economia/noticia/travao-pandemia-portugal-continua-liderar-producao-ao-bicicletas-ue-1971114>

¹³ Plan National pour la Reprise et la Résilience - Belgique, Junho de 2011, pp. 38, 241-254.

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

euros para a mobilidade activa¹⁴. 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 activos¹⁵. Numa avaliação da European Cyclists' Federation aos PRR dos vários Estados Membros, Portugal surge, assim, a vermelho, na cauda da Europa¹⁶.

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 activos¹⁷, num país com metade da população portuguesa.**

Portugal foi um dos vários países que em Maio passado adoptou, juntamente com a Declaração de Viena sobre mobilidade e transporte ecológicos, seguros, saudáveis e inclusivos¹⁸, o “*Pan-European Master Plan for Cycling Promotion*”¹⁹. Este Plano contém sete objectivos para 2030 e a recomendação de 33 medidas agrupadas em 11 áreas estratégicas.

A quase totalidade das medidas para a mobilidade activa que constam do **Programa do Governo**^{20,21} estão ainda por iniciar. No final de 2022 terão sido ultrapassados 80% do termo da presente Legislatura, e é, portanto, necessário que a implementação destas medidas avance urgentemente.

1.2 Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030²² foi publicada a 2 de Agosto de 2019. A Estratégia, aprovada por Resolução do Conselho de Ministros,

¹⁴ 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

¹⁵ 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/>

¹⁶ 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>

¹⁷ Programme for Government: Our Shared Future, p. 13.

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

¹⁸ 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

¹⁹ Pan-European Master Plan for Cycling Promotion (2021).

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

²⁰ MUBi (2020), Programa do Governo para a mobilidade activa.

<https://mubi.pt/en/2020/01/09/programa-do-governo-para-a-mobilidade-activa/>

²¹ Programa do XXII Governo Constitucional 2019-2023.

<https://www.portugal.gov.pt/gc22/programa-do-governo-xxii/programa-do-governo-xxii-pdf.aspx>

²² Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019.

<https://dre.pt/web/guest/home/-/dre/123666113/details/maximized>

Urgente mais liderança e vontade política na alteração do paradigma da mobilidade

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 2030, 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 Lisboa²³, 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 uma profunda transformação da sociedade ao nível da mobilidade urbana. Será necessário haver **mais de meio milhão de utilizadores quotidianos de bicicleta** no final da década.

Alterar comportamentos e padrões de mobilidade é um processo demorado, que requer acções consequentes, coordenadas e continuadas (Fig. 2). É, por isso, fundamental que a ENMAC seja urgentemente dotada dos meios e recursos necessários para a sua execução e prossecução dos seus objectivos.

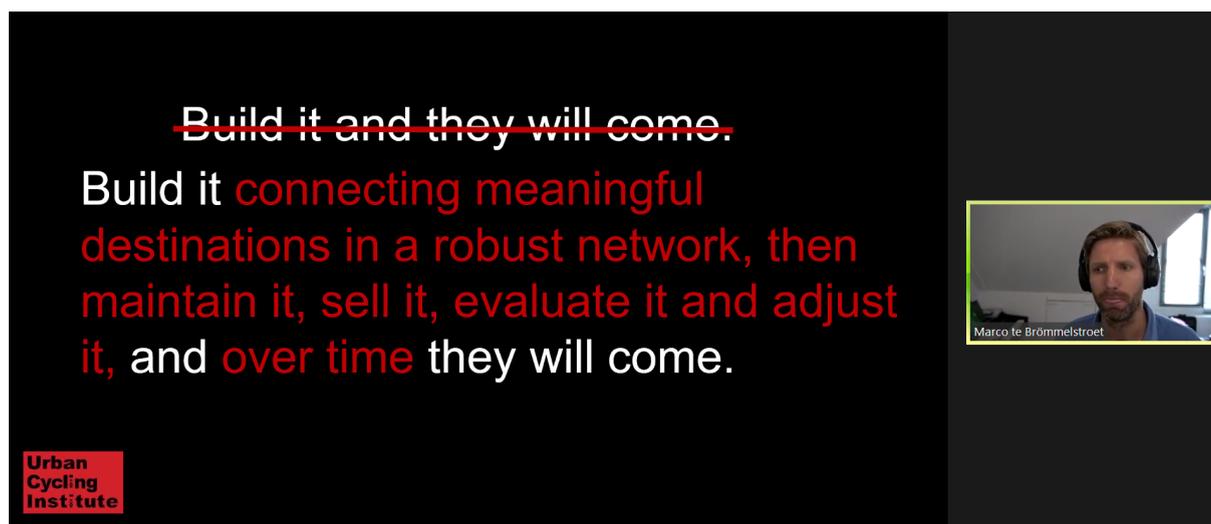


Fig. 2: Slide da apresentação de Marco te Brömmelstroet, director do Urban Cycling Institute (Universidade de Amsterdão), na conferência final do projecto BooST. Fonte: te Brömmelstroet 2021²⁴.

Em 2020, e na sequência de projectos de resolução de partidos e deputados/as representando 93% dos lugares no Parlamento (PS, PSD, BE, PAN, PEV e JKM)²⁵, a

²³ 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>

²⁴ 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/>

²⁵ 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/>

Assembleia da República aprovou uma Resolução²⁶ 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**²⁷ 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**²⁸, e que determina a **priorização e aceleração da implementação da ENMAC 2020-2030** e a calendarização e execução das suas medidas em 2021.

Mais recentemente, a Assembleia da República aprovou uma nova Resolução²⁹, instando o Governo a que defina 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.

Muitos dos prazos estabelecidos pela Resolução do Conselho de Ministros e nas Resoluções da Assembleia da República foram já largamente ultrapassados. Numa estratégia a dez anos, completados dois anos, é extremamente preocupante que a ENMAC continue muito atrasada e a progredir a um ritmo extremamente lento. Estamos, agora, no **iminente perigo de falhar as metas intercalares para 2025**.

A ENMAC precisa urgentemente de ter uma **equipa** de pessoas dedicadas – um Gabinete-Geral da Bicicleta, como em Espanha (Fig. 3) – 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 real **articulação com as autarquias**.

²⁶ Resolução da Assembleia da República n.º 61/2020.

<https://dre.pt/web/guest/home/-/dre/139472784/details/maximized>

²⁷ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019.

<https://dre.pt/web/guest/home/-/dre/123666113/details/maximized>

²⁸ 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/web/guest/legislacao-consolidada/-/lc/158240279/202102240000/74004814/diploma/indice>

²⁹ Resolução da Assembleia da República n.º 109/2021

<https://dre.pt/home/-/dre/160769659/details/maximized>

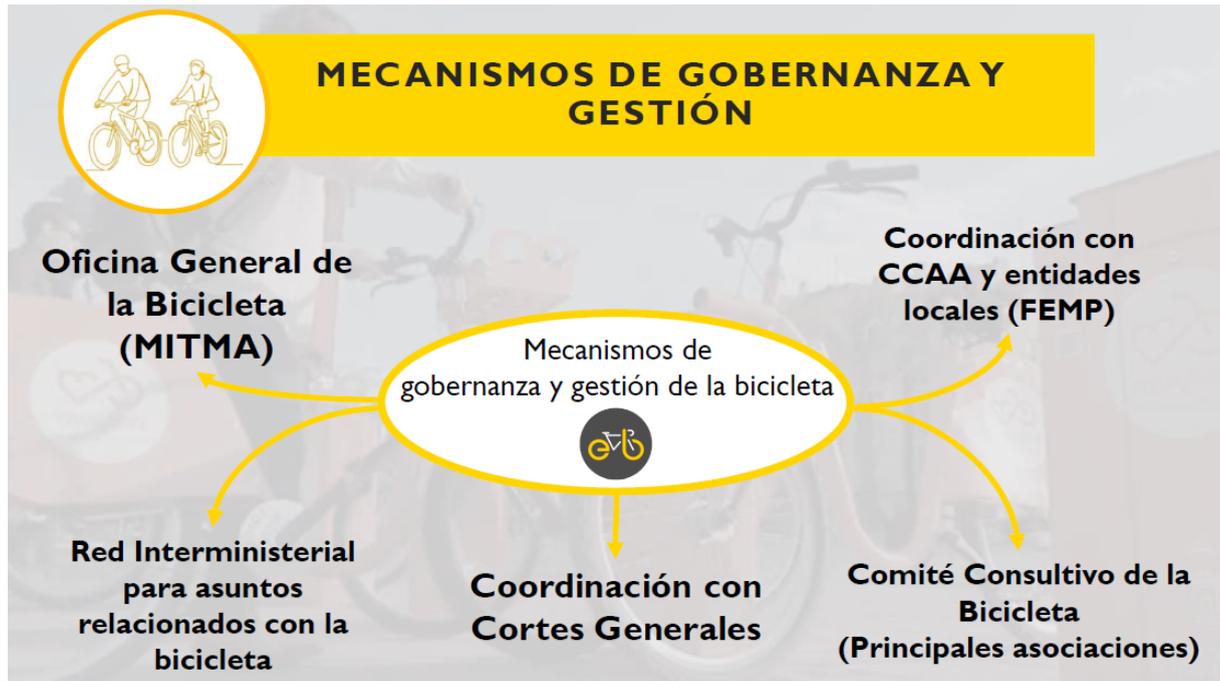


Fig. 3: Modelo de governança e gestão da estratégia espanhola para a bicicleta. Fonte: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) 2021³⁰.

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, a sinistralidade rodoviária custa anualmente à sociedade portuguesa perto de 4 mil milhões de euros. Portugal apresenta índices particularmente graves de sinistralidade rodoviária **dentro das localidades**, onde o número de mortes é 35% superior à média dos restantes países europeus³¹. O número de pessoas a pé e em bicicleta mortas ou feridas gravemente cada ano em Portugal não baixa há uma década³² (Fig. 4).

³⁰ 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

³¹ 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>

³² A. M. Santos (2021), Portugal quer abraçar a bicicleta, mas precisa de pedalada para proteger os ciclistas, *Sapo 24*. <https://24.sapo.pt/atualidade/artigos/portugal-quer-abracar-a-bicicleta-mas-precisa-de-pedalada-para-proteger-os-ciclistas>



Fig. 4: 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 motorizadas³³.

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 cerca de 500³⁴.

Em sequência da Petição “Pelo Direito a Pedalar em Segurança”^{35,36}, 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 vulneráveis³⁷, nomeadamente:

- a criação de um **grupo de trabalho interministerial** para lançar e coordenar a implementação de medidas com este fim,
- o reforço das acções de **educação e sensibilização para a cidadania rodoviária e protecção dos utilizadores mais vulneráveis**,

³³ 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/>

³⁴ ETSC (2019), Reducing Speeding in Europe (PIN Flash Report 36)

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

³⁵ Petição “Pelo Direito a Pedalar em Segurança”.

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

³⁶ Petição N.º 236/XIII/2.

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

³⁷ Resolução da Assembleia da República n.º 29/2019.

<https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/119847705/details/maximized>

Urgente mais liderança e vontade política na alteração do paradigma da mobilidade

- 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 dois anos e meio, o Governo continua sem dar uma resposta a estas fortes e urgentes recomendações em uníssono dos representantes dos portugueses no Parlamento nacional.

Entretanto, Portugal assinou a Declaração de Estocolmo³⁸, 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^{39,40}. 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 três anos e meio o Governo disse querer reduzir o limite para 30 km/h nas cidades⁴¹, mas nada aconteceu.

1.4 Cidades Vivas

A MUBi lançou recentemente o Manifesto “**Cidades Vivas: 10 medidas para devolver a cidade às pessoas**”⁴² (cidadesvivas.mubi.pt), com o propósito de estimular e ajudar os municípios portugueses na mudança de paradigma nas políticas urbanísticas e de mobilidade. O Manifesto estabelece a visão de cidades mais saudáveis, seguras, resilientes e sustentáveis, que põem a mobilidade activa no topo da pirâmide da mobilidade, e propõe os passos prioritários para alcançar esse objectivo.

O 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**.

³⁸ 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/>

³⁹ Organização das Nações Unidas, Streets for Life #Love30.

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

⁴⁰ 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>

⁴¹ 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>

⁴² MUBi (2021), Cidades Vivas: 10 medidas para devolver a cidade às pessoas.

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

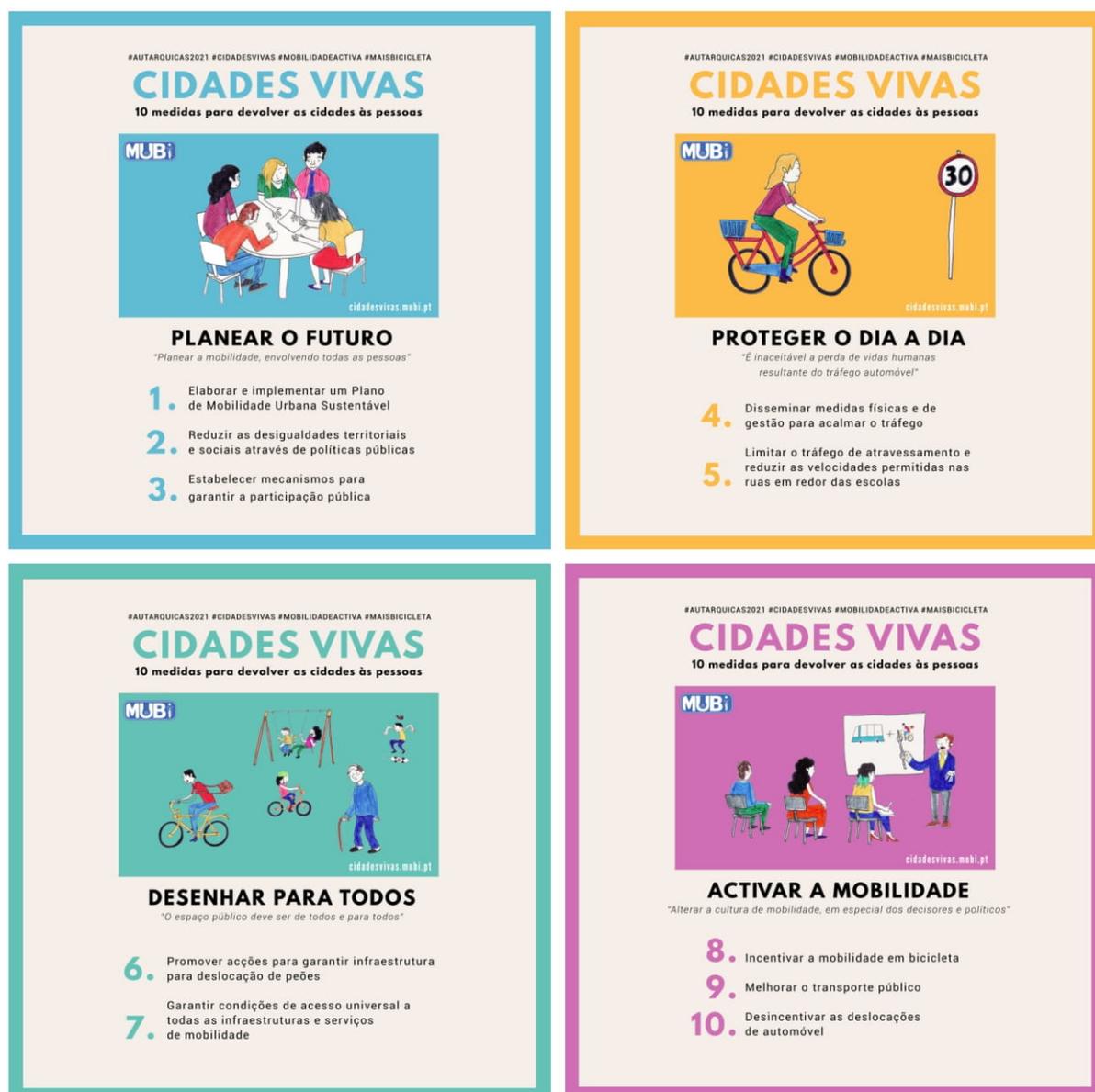


Fig. 4: Cidades Vivas: 10 medidas para devolver a cidade às pessoas. Fonte: MUBi 2021 <https://cidadesvivas.mubi.pt>.

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. 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. O **Orçamento do Estado para 2022** deverá alocar verbas para criação das estruturas, dotar as equipas dos meios necessário e para a execução das medidas da ENMAC 2020-2030 e, em especial, para:

- 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 e desenvolvimento da *Estratégia Estatal por la Bicicleta*⁴³.
- **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 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.”*⁴⁴
- Programa de apoio ao desenvolvimento e implementação de **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)**⁴⁵ por parte dos municípios portugueses.
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.

⁴³ 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>

⁴⁴ 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/>

⁴⁵ Eltis, Mobility Plans.

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

- Programa de apoio à criação de **planos de mobilidade sustentável por parte de grandes pólos** atractores ou geradores de deslocações (equipamentos de serviços públicos, empresas, etc).
- Programa de apoio a medidas e planos de **Gestão da Mobilidade**⁴⁶.
Em Itália é obrigatório empresas e organizações com mais de 100 trabalhadores e municípios com mais de 50 mil habitantes terem alguém dedicado com a função de gestor da mobilidade. O Governo italiano criou um fundo de 50 milhões de euros para apoiar esse trabalho⁴⁷.
- 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.

⁴⁶ «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>

⁴⁷ 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>

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

A recentemente aprovada *Ley del Cambio Climático*, obriga todos os municípios espanhóis com mais de 50 mil habitantes a implementarem Zonas de Emissões Reduzidas antes de 2023⁴⁸.

- 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 2023⁴⁹.

- Reforço dos **incentivos à aquisição de bicicletas**:

- Os incentivos para a aquisição de bicicletas convencionais devem aumentar para os 50%, com um aumento do limite máximo para os 200 euros e para um total de 5000 bicicletas.
- Os incentivos para a aquisição de bicicletas com assistência eléctrica devem manter-se nos 50%, com um aumento do limite máximo para os 500 euros e para um total de 5000 bicicletas.
- Os incentivos para bicicletas de carga devem manter-se nos 50%, com um aumento do limite máximo para 750€ nas bicicletas sem assistência e 1500€ nas bicicletas com assistência eléctrica.

- Programa de **incentivos às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta**, a exemplo dos que já existem em vários países europeus.

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 euros⁵⁰. Na Holanda, os trabalhadores podem agora alugar uma bicicleta por 7 euros por mês, e são recompensados em 0.17 euros por cada quilómetro pedalado⁵¹. O programa belga existe desde 1999, recompensa os trabalhadores em

⁴⁸ 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>

⁴⁹ 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/#>

⁵⁰ 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

⁵¹ 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>

0.23 euros por quilómetro, e participam nele mais de 500 mil pessoas⁵², 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.

- 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 experimentação⁵³.
- 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 motorizados⁵⁴, e uma única bicicleta de carga pode reduzir até 5 toneladas de emissões de CO2 por ano⁵⁵.
França lançou um programa nacional para desenvolvimento da logística em bicicleta, suportado por 12 milhões de euros em certificados de economia de energia⁵⁶.

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

<https://mubi.pt/>

geral@mubi.pt

23 de Agosto de 2021

⁵² 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/>

⁵³ Institute for Transportation & Development Policy (2018), *The Bikeshare Planning Guide*.

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

⁵⁴ 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

⁵⁵ 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>

⁵⁶ Ministère de la Transition Écologique, Plan national pour le développement de la cyclologie, 3 de Maio de 2021.

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