

## Legislativas de 2015

### A Bicicleta no Programa Eleitoral

A MUBI é uma associação de cidadãos voluntários que trabalham juntos para melhorar as condições de uso da bicicleta como meio de transporte utilitário e recreativo em Portugal.

Este inquérito destina-se a obter a posição dos partidos relativamente à implementação de políticas que “devolvam” as cidades à população, promovendo a utilização de meios de transporte alternativos ao automóvel. Também poderá suscitar reflexões internas sobre o tema que poderão levar a colmatar eventuais lacunas existentes nos vossos programas.

Em Portugal, à semelhança do resto da Europa, assiste-se à crescente utilização da bicicleta como meio de transporte. As deslocações de bicicleta apresentam um excelente potencial de crescimento no nosso país, com benefício para os cidadãos, a saúde pública, o ambiente e a economia. Estes benefícios têm efeitos positivos e multiplicadores em diversas áreas geradoras de emprego, de competências e de riqueza. Citamos, a título de exemplo:

- A **indústria da bicicleta** representa **€315 milhões em exportações portuguesas**<sup>1</sup>, com um valor acrescentado e criação de emprego elevado para o país: Portugal situa-se entre os 3 primeiros produtores de bicicletas e acessórios da Europa e os 10 primeiros do mundo<sup>2</sup>;
- Os **fundos comunitários** disponíveis para o apoio ao setor da mobilidade ativa (andar de bicicleta e a pé) representam **mais de €2 mil milhões** no quadro comunitário 2014 - 2020<sup>3</sup>;
- Considerando uma estimativa de aumento médio de utilização da bicicleta na UE de 7,4% para 15% entre 2014 e 2020, estima-se a **criação de riqueza e emprego** dos atuais 655.000 empregos associados à bicicleta para **mais de 1 milhão de empregos**, dos quais 200.000 novos empregos serão gerados na área do **cicloturismo**<sup>4</sup>, a área onde Portugal manifesta um maior atraso e enorme potencial.
- A utilização da bicicleta como meio de transporte urbano contribui para uma **maior rentabilidade no comércio e na restauração local**, melhorando o ambiente e a qualidade de vida, dinamizando as áreas urbanas e criando mais oportunidades de emprego;

---

<sup>1</sup> Abimota 2015

<sup>2</sup> Conebi 2015

<sup>3</sup> ECF, 2015: <http://www.ecf.com/advocary/eu-funding-2/eu-funding-opportunities-for-cycling-2014-2020/>

<sup>4</sup> ECF, 2015: <http://www.ecf.com/europeancyclingjobs/>

- A utilização da bicicleta como meio de transporte contribui para uma **redução das importações de petróleo e dos respetivos derivados**, contribuindo para um melhor desempenho da balança comercial do país;
- A utilização da bicicleta leva a uma **maior eficiência e autonomia energética** de Portugal.
- A utilização da bicicleta leva à **redução de carbono e da pegada ecológica** nacional.

**As respostas ao inquérito devem ser enviadas antes do dia 7 de setembro. As posições de cada partido serão publicadas pela MUBi a partir do dia 15 de setembro.**

## Inquérito

1. Existe um objetivo por parte da ECF - *European Cyclists' Federation* - organização da qual a MUBi faz parte, de duplicar a utilização da bicicleta como meio de transporte em toda a Europa, de forma a que 15% do total das deslocações sejam efetuadas em bicicleta, em 2020. Em 2011, a média nacional era de 0,5% (INE Censos), uma das piores classificações na Europa, e muito abaixo de muitas das localidades portuguesas com melhor desempenho (entre os 2,9% e 16,9% em vários municípios, em áreas do país tão variadas como os distritos de Aveiro, Coimbra, Leiria, Santarém ou Faro), ou mesmo da média de toda a União Europeia: 7,4% (Eurobarómetro sobre Políticas de Transporte) em 2010.

**Table 1: Annual economic benefits of cycling at 7.5 % cycling mode share in EU-27**

	2010: 7.5 %
1 Health benefits: reduced mortality and morbidity	€ 114 – 121 bn
2 Congestion-easing	€ 24.2 bn
3 Fuel savings at US\$ 100/ barrel	€ 2.7 – 5.9 bn
4 Reduced CO2 emission	€ 1.4 – 3.0 bn
5 Reduced air pollution	€ 0.9 bn
<b>Total economic benefits of cycling</b>	<b>€ 143 – 155 bn</b>

Resumo dos benefícios económicos anuais considerando 7,5% das deslocações na UE-27 efetuadas em bicicleta  
(Fonte: ECF)

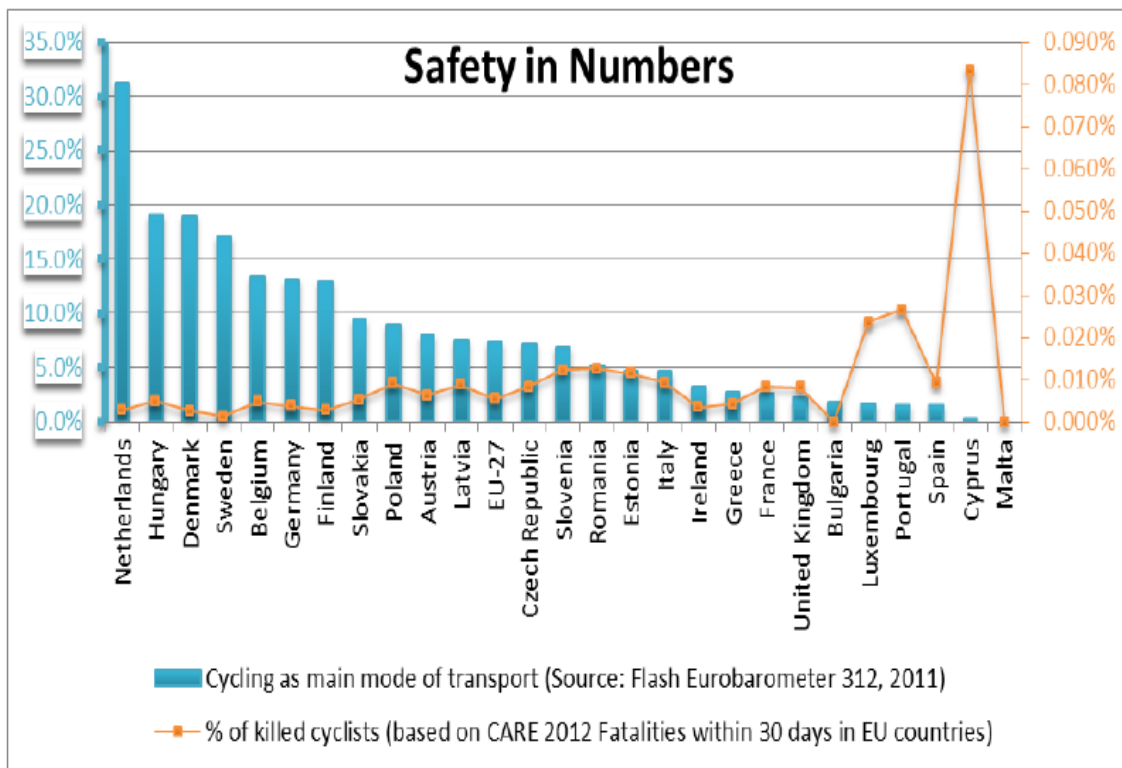
**O partido apoia o objetivo de comprometer as políticas nacionais de forma a que a atual divergência com a Europa seja atenuada, assumindo um objetivo de**

**umentar em 10 vezes a utilização da bicicleta como meio de transporte em Portugal, com o objetivo de que 5% do total das deslocações em Portugal venham a ser efetuadas de bicicleta, em 2020?**

- Sim
- Não

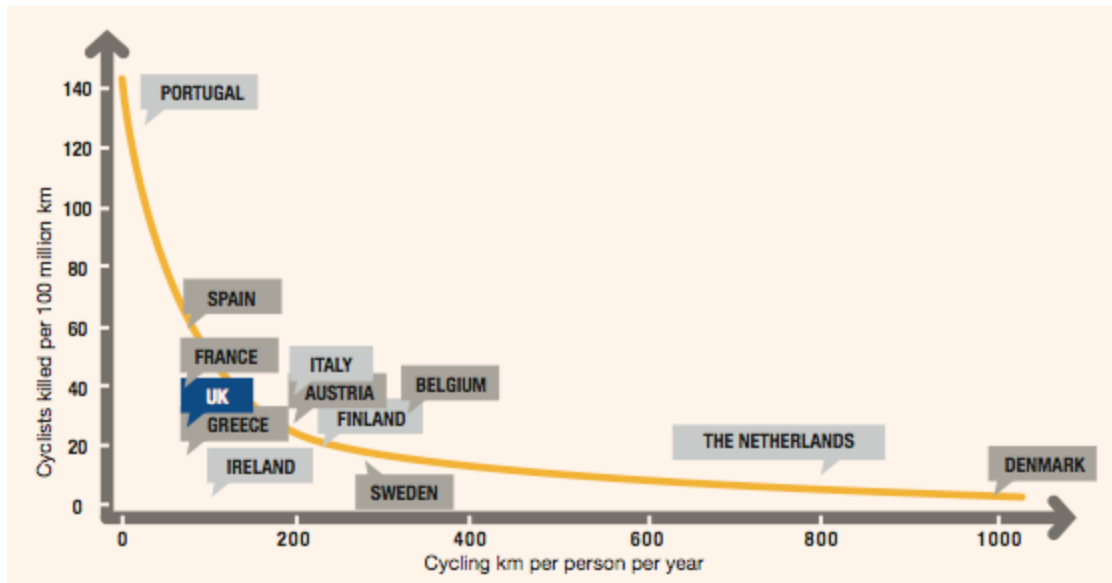
Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

- Em Portugal, existe um elevado número de atropelamentos de utilizadores de bicicleta e de pessoas que circulam a pé, causado pelo perigo rodoviário proveniente das velocidades excessivas do tráfego motorizado, a principal causa de morte na via pública. Também a tolerância de estacionamento abusivo tem deteriorado as condições de conforto e de segurança dos utilizadores vulneráveis, incluindo os utilizadores de bicicleta, em especial as crianças e os idosos.



Utilização da bicicleta como meio de transporte principal e % de pessoas que usam a bicicleta mortas por veículos

motorizados na UE. Portugal apresenta a 2.ª pior classificação de toda a UE-27. (ECF)



Portugal com elevadas taxas de risco, precisamente pelo baixo número de quilómetros realizados em bicicleta (CTC, 2009)

**O programa do partido preconiza alguma estratégia para reduzir o perigo rodoviário, com objetivos concretos, visando a redução das velocidades, e o combate ao estacionamento abusivo?**

- Sim
- Não

Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

3. A excessiva motorização da sociedade acarreta dificuldades de investimento para os restantes modos de transporte, em especial os transportes públicos e os modos ativos. Demasiados recursos (financeiros e espaço) são atribuídos ao uso exclusivo dos veículos motorizados. Além disso, a poluição do ar e sonora têm sido um crescente problema, e as grandes cidades portuguesas têm apresentado um empenho muito inferior às do resto da Europa no combate a esses problemas.

**No programa do partido existe alguma estratégia para reduzir o tráfego automóvel nos grandes centros urbanos, através de incentivos a outros modos**

**de transporte, à utilização da bicicleta, ou medidas que reduzam a atual subsídio pública da rede de estradas de acesso aos grandes centros urbanos (i.e. *congestion charge*) ou do estacionamento na via e edifícios públicos (i.e. tarifação de estacionamento)?**

- Sim
- Não

Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

4. A utilização da bicicleta como meio de transporte diário representa ganhos significativos para a economia, não só porque Portugal é dos maiores produtores de bicicletas e de acessórios no mundo, mas sobretudo porque existem ganhos significativos para as contas públicas e para a qualidade de vida dos cidadãos nas áreas da saúde, do ambiente, e a poupança de espaço público e orçamento alocado à dispendiosa infraestrutura rodoviária.

**O programa do partido integra a bicicleta plenamente na estratégia de transportes prevista para o país?**

- Sim
- Não

Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

5. Em Portugal, faltam dados fiáveis sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte, porque a existência da recolha de dados sobre a utilização da bicicleta, quer a nível nacional, quer a nível local, não é suficientemente detalhada. A falta destes dados por parte de alguns estados membro da UE, entre eles Portugal, implica que a Eurostat não publique dados comparativos sobre o uso da bicicleta a nível da União Europeia.

**O partido concorda com a recolha obrigatória de dados sobre a utilização da bicicleta (repartição modal entre todos os meios de deslocação) por parte dos municípios e a nível nacional?**

- Sim

Não

Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

6. “A [Resolução da Assembleia da República n.º 3/2009](#) veio recomendar ao Governo a realização de um **Plano para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves**. Segundo a resolução, **aprovada por unanimidade na Assembleia da República**, “o Plano dirige-se a entidades públicas e privadas, associações, bem como ao cidadão individual e deve apresentar estratégias inovadoras, propostas e recomendações, tendo como objetivo fundamental a promoção dos modos de mobilidade suave encarados como uma mais-valia económica, social e ambiental, e alternativa real ao automóvel”.
- Em Novembro de 2012, o Grupo de Trabalho Interministerial concluiu o projeto de “Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020”, que foi submetido à aprovação do Governo, através das tutelas das entidades que integraram o Grupo, seguindo-se os passos necessários à sua validação, em função das orientações governamentais, após o que deverá haver lugar a um período de consulta pública e de discussão com os stakeholders.” (IMT)*
- Não obstante a conclusão do plano, denominado **CicliAndo**, e de já terem passado mais de dois anos desde o início das ações previstas - 2013 - ainda não se vê as medidas implementadas no terreno, com consequências evidentes no **atraso a nível nacional**, e na **falta de captação de fundos europeus**, muito inferior a outros países com a dimensão ou com semelhanças culturais com Portugal.

Overview of European funds available for cycling at a national and regional level between 2014 and 2020 based on current information

Country	Estimated amount of funding available (€ million) based on:			Total
	Explicit references	Implicit references	Indirect references	
Italy	44.5	12.0	31.5	88.0
Spain	135.5	96.2	15.7	247.4
Greece	5.5	18.7	7.0	31.2
Germany	123.4	6.2	1.8	131.4
Sweden	8.0	0.2	0.0	8.2
Austria	0.0	2.6	0.0	2.6
Denmark	0.0	0.0	0.0	0.0
The Netherlands	0.0	0.3	0.0	0.3
Ireland	0.0	1.0	0.0	1.0
United Kingdom	16.7	5.3	1.9	23.8
France	196.8	25.2	22.3	244.4
Hungary	106.7	15.0	30.0	151.7
Cyprus	0.0	7.0	0.0	7.0
Belgium	11.4	0.0	0.0	11.4
Slovenia	20.0	0.0	0.0	20.0
Latvia	0.0	15.0	0.0	15.0
Estonia	20.0	0.0	0.0	20.0
Romania	25.0	0.0	46.0	71.0
Slovakia	28.7	0.0	0.0	28.7
Poland	403.7	0.0	0.0	403.7
Malta	0.0	3.2	0.0	3.2
Czech Republic	20.0	0.0	5.0	25.0
Bulgaria	40.0	85.7	4.6	130.3
Finland	0.0	6.0	0.0	6.0
Luxembourg	2.5	0.0	0.0	2.5
Portugal	6.0	9.5	0.0	15.5
Lithuania	0.0	10.0	2.0	12.0
Croatia	0.0	30.0	0.0	30.0

Fundos para a promoção da utilização da bicicleta por Estado Membro da UE, 2014 - 2020. A captação de fundos *per capita* por parte de Portugal é quase 10 vezes inferiores à Hungria, 4 vezes inferiores a Espanha, 3 vezes inferior à Bulgária, e metade em relação à Grécia. (ECF)

**Considerando o cenário acima descrito, o partido compromete-se com a implementação plena do [CiclAndo - Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020](#) e com a captação de fundos europeus para concretizar as medidas incluídas neste documento de trabalho?**

- Compromete-se  
 Não se compromete

Se respondeu que o partido se compromete com a implementação plena do *CiclAndo*, pormenorize a estratégia formulada, complementada com datas e valores previstos:



Associação pela  
Mobilidade Urbana  
em Bicicleta

**Obrigado pelas respostas!**

**A partir do dia 15 de setembro publicaremos as respostas de cada partido.**