

Contributo da MUBi para a Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas - Critérios para Transportes e para Edifícios

Neste documento, a MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta apresenta o seu contributo, em fase de consulta pública, para a definição dos critérios de contratação pública ecológica, no âmbito da Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas (ENCPE 2020), para transportes e para concepção, construção e gestão de edifícios de escritórios.

1 - Introdução

A utilização da bicicleta como modo de deslocação, isoladamente ou em combinação com os transportes públicos, proporciona diversos e enormes benefícios ambientais, sociais, económicos e de saúde pública. Os benefícios socioeconómicos anuais da utilização da bicicleta na União Europeia estão avaliados em mais de 500 mil milhões de Euros¹ (cerca de 3% do PIB da UE, ou 2.5 vezes o PIB de Portugal).

A utilização da bicicleta gera benefícios em diversas áreas, nomeadamente contribuindo para:

- redução do consumo energético e de combustíveis fósseis,
- redução de emissão de gases nocivos e do ruído em meio urbano,
- benefícios de saúde, maior produtividade e redução do absentismo laboral e consideráveis reduções de custos para os Sistemas Nacionais de Saúde,
- maior eficiência de utilização e melhor qualidade do espaço público,
- aumento da área de influência das estações e paragens de transportes públicos,
- redução de custos com infraestruturas,
- redução dos custos de congestionamentos,
- acalmia do tráfego em meio urbano e conseqüente redução do risco rodoviário para todos,
- equidade social,
- dinamização do comércio local.

¹ European Cyclists' Federation (2016), The EU cycling economy: Arguments for an integrated EU cycling policy.

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf

Na Europa 8% das viagens são realizadas em bicicleta, e numerosos países e cidades propõem-se aumentar nos próximos anos consideravelmente a sua utilização. O próprio Governo Português anunciou o propósito de Portugal alcançar dentro da próxima década a actual média europeia da repartição modal da bicicleta².

Os organismos e entidades sob administração directa ou indirecta do Estado têm a responsabilidade de ser exemplos de boas práticas no que respeita a sustentabilidade energética, ambiental, económica e social. E seria inaceitável que estes não cumprissem o objectivo de alcançar 8% das suas deslocações em bicicleta, à semelhança do que é proposto para a sociedade portuguesa.

2 - Critérios de Transporte

Metade das deslocações nas cidades europeias são inferiores a 5 km, distância para a qual a bicicleta convencional é o modo de transporte mais rápido porta-a-porta³. A bicicleta eléctrica é o modo mais rápido em distâncias até 10 km, e até 20 km a diferença para o automóvel é marginal⁴. Um estudo de um projecto da União Europeia concluiu que 51% das deslocações para transporte de bens nas cidades europeias feitas em veículos motorizados, poderiam ser transferidas para bicicletas convencionais ou *cargo-bikes*⁵, demonstrando o enorme potencial que a bicicleta pode desempenhar na logística urbana.

A bicicleta é, portanto, compatível com os requisitos de desempenho exigidos em uma parte considerável das deslocações quotidianas dos veículos na Administração Pública, e não pode ser excluída dos critérios de contratação pública para transportes. Pelo contrário, e dados os seus diversos e reconhecidos benefícios e o seu contributo para os compromissos e objectivos ambientais e no sector dos transportes de Portugal, deve ser claramente um veículo valorizado e privilegiado para estas funções.

As recomendações constantes no Manual de Critérios de Transportes, nomeadamente para a aquisição de veículos, deverão incluir explicitamente a bicicleta, e esta e as suas características, em especial em termos de desempenho energético e ambiental, constar dos critérios deste Manual.

² República Portuguesa - Ministério do Ambiente (2018), Portugal Ciclável 2030.
<http://participa.pt/downloadp.jsp?pFile=438982>

³ Comissão Europeia (2000), Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro.
http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf

⁴ 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

⁵ Cyclelogistics project (2013), Final Public Report - CycleLogistics.
http://cyclelogistics.eu/docs/111/D6_9_FPR_Cyclelogistics_print_single_pages_final.pdf

3 - Critérios para Edifícios

A eficiência energética e os impactos ambientais globais de um dado edifício dependem em grande medida do tipo de mobilidade que suporta e incentiva. E estes deverão ser tidos em conta no Manual de Critérios de Edifícios.

Por isso, e no sentido da descarbonização e da redução do consumo energético, a construção e reabilitação de edifícios deve facilitar e fomentar a utilização da bicicleta, nomeadamente através de espaço próprio, seguro, protegido do ambiente e livre de barreiras arquitectónicas, para o estacionamento de bicicletas, em função do número de utilizadores do edifício.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

<https://mubi.pt> geral@mubi.pt

28 de Dezembro de 2018