



Pedalar para a década de 2020

Manifesto da MUBi para as Eleições
Legislativas de 2019

O Manifesto

A próxima década será marcada pela redefinição da mobilidade. As prioridades do século XX ou das duas primeiras décadas deste século, já não se aplicam ao Portugal de hoje, e cidadãos e empresas exigem agora, mais do que nunca, lugares mais verdes, seguros e saudáveis para viver e trabalhar. As Eleições Legislativas de 2019 representam uma oportunidade para que Portugal assuma um amplo e firme compromisso por uma mudança de paradigma nas políticas de transportes e mobilidade, priorizando as deslocações a pé e em bicicleta, o transporte público e os sistemas de mobilidade partilhada, em detrimento da utilização do automóvel individual.

Apesar dos apelos permanentes dos cidadãos, individual e colectivamente, o Estado Português não agiu ainda de forma decisiva na mobilidade em bicicleta. Este manifesto estabelece, portanto, a visão de um Portugal mais activo, sustentável e seguro que põe a mobilidade activa - incluindo a bicicleta - no topo da pirâmide da mobilidade, e propõe os passos prioritários à escala nacional para alcançar esse objectivo.

Porquê a mobilidade em bicicleta?

CLIMA E AMBIENTE

A par da urgência de uma mais eficiente utilização e valorização do espaço público e melhoria da saúde pública e dos índices económicos para Portugal, limitar o aquecimento global a 1,5 °C é um dos grandes desafios dos nossos tempos. O sector dos transportes é aquele que mais dificuldades tem tido em responder à necessidade de reduzir emissões de poluentes, e o único em que estas são ainda superiores às de 1990.

As bicicletas produzem uma reduzida quantidade de emissões de CO₂(e)¹ durante o seu ciclo de vida e representam o modo de transporte mais amigo do ambiente, a seguir ao modo pedonal. A níveis actuais, estima-se que a utilização da bicicleta na Europa contribui para a redução de 16 milhões de toneladas de CO₂(e) por ano, equivalente às emissões anuais da Croácia.

A mobilidade em bicicleta pode ainda ajudar as autoridades locais a cumprir os padrões europeus exigidos de qualidade do ar. Os cidadãos em muitas localidades portuguesas respiram ainda ar impróprio, resultando em 15 mil mortes prematuras cada ano [1].

SAÚDE

Pelos benefícios da actividade física moderada e regular, a mobilidade activa tem associação forte com a redução da incidência das principais causas de doença e morte na Europa: doenças cardiovasculares e cancro. Políticas construídas para fomentar a transferência modal ao nível da população para modos mais activos de deslocação, em particular a bicicleta (ciclovias, sistemas públicos de bicicletas partilhadas, programas de

¹ CO₂ equivalente: quantidade (total, neste caso) de gases com efeito de estufa (GEEs) em termos equivalentes de quantidade de dióxido de carbono (CO₂).

incentivo à aquisição e utilização da bicicleta, e melhores condições para a intermodalidade com os transportes públicos), representam grandes oportunidades de melhoria da saúde pública [2] e, por conseguinte, de redução de encargos para o Sistema Nacional de Saúde.

Pelo contrário, o actual uso excessivo do automóvel é um factor associado com os elevados níveis de sedentarismos e obesidade (4º e 5º principais factores de risco para a mortalidade global, e em conjunto superiores ao do tabaco [3]) e causa de deterioração da qualidade do ar das nossas cidades, aumento da incidência de doenças respiratórias e cardiovasculares, e de mortes prematuras. A responsabilidade política por esta morbilidade e mortalidade evitáveis é directa e evidente.

ECONOMIA

O investimento associado ao uso da bicicleta tem uma razão de custo-benefício muito favorável. Dados do Reino Unido apontam para um benefício social de £5,50 por cada £1 investido na bicicleta [4]. Em estudos realizados em Bruxelas e Helsínquia, no período de 2002 a 2012, verificou-se que o investimento na bicicleta gerou benefício 5 a 9 vezes superior ao seu custo inicial. Noutra realidade, investigação holandesa demonstrou que o custo anual em infraestrutura para a bicicleta é de €33 por utilizador de bicicleta, em comparação com um custo de €342 por automobilista.

A indústria portuguesa da bicicleta emprega directamente aproximadamente 6500 pessoas, produzindo anualmente perto de dois milhões de bicicletas e gerando mais de 350 milhões de Euros [5]².

Os benefícios quantificáveis anuais da utilização da bicicleta na União Europeia (UE) estão avaliados em mais de 150 mil milhões de Euros (perto de 1% do PIB da UE, ou ¼ do PIB de Portugal) [6]. No lado oposto, os custos externos dos transportes na União Europeia totalizam anualmente um bilião de Euros, correspondendo a perto de 7% do PIB dos 28 Estados Membros, sendo o transporte rodoviário o principal contribuidor com ¾ do total. Estes custos são na sua maioria pagos pela sociedade [7].

² Fonte: ABIMOTA, 2017 [5].

4 objectivos políticos para Portugal

1

O uso da bicicleta deve ser encarado de forma igual, ou mesmo preferencial, aos restantes modos de transporte no sistema de mobilidade, com os utilizadores a serem chamados a pagar por completo as externalidades negativas das suas opções de mobilidade e a plena internalização dos amplos benefícios sociais da mobilidade activa.

2

A quota modal da bicicleta em Portugal deve até 2030 convergir com a crescente utilização da bicicleta na Europa, alcançando os 5% no final da legislatura.

3

As mortes e lesões graves de utilizadores vulneráveis devem ser reduzidas para metade até 2025.

4

Aumentar a proporção do investimento em transportes aplicada na mobilidade em bicicleta, alinhada com as metas de crescimento da sua quota modal.³

³ A República da Irlanda, por exemplo, no seu recentemente publicado Plano para a Acção Climática, estabeleceu que 10% do investimento em infraestruturas para transporte seja imediatamente dirigido a infraestruturas para a mobilidade em bicicleta. [8]

12 Recomendações

1. Implementar a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável

A implementação de uma estratégia nacional abrangente e integrada para a mobilidade em bicicleta, com o desígnio do direito fundamental à utilização dos modos activos para deslocações, o envolvimento de todos os agentes relevantes, a alocação de recursos financeiros adequados e com medidas calendarizadas e orçamentadas [9], permitirá ao Governo estabelecer um quadro preciso para o desenvolvimento da utilização da bicicleta em Portugal, incluindo a coordenação de políticas para a bicicleta - vertical e horizontalmente através das entidades governamentais -, intercâmbio de boas práticas, capacitação das autoridades locais e regionais, financiamento de projectos-piloto, campanhas de investigação e de sensibilização. Permitindo, assim, enviar um sinal claro às autoridades regionais e locais de que a mobilidade em bicicleta é um assunto importante a ser tido em conta nas políticas públicas locais [10, 11].

2. Compromisso com transferência modal

A par de políticas sociais e de ordenamento do território de redução de necessidades e distâncias de viagens, Portugal deve comprometer-se explicitamente com políticas de transferência modal, de passageiros e transporte de cargas, e estabelecer objectivos de repartição modal com o aumento das deslocações a pé, em bicicleta (em convergência com a sua crescente utilização na Europa) e transportes colectivos.

Os decisores políticos devem ter como objectivo o de aumentar o número e a proporção de pessoas que utilizam a bicicleta, pelos seus benefícios ambientais, sociais, económicos e de saúde. Por outro lado, se pretendemos reduzir congestionamentos e criar locais menos poluídos e mais saudáveis para viver, temos de criar condições e incentivos para que as pessoas deixem de usar o carro ou, pelo menos, que o façam muito menos frequentemente. A transferência modal do automóvel para modos activos e mais sustentáveis contribui para esses objectivos. É altura de Portugal assumir este compromisso.

3. Visão Zero

A cada 2 horas, uma pessoa é atropelada em Portugal. A cada 4 dias, uma pessoa morre por atropelamento. Portugal tem dos piores indicadores de segurança europeus para peões e utilizadores de bicicleta. Em cada ano, continuam a morrer cerca de 600 pessoas e milhares ficam gravemente feridas, vítimas da sinistralidade rodoviária que assola as ruas e estradas portuguesas. Apenas o impacto económico anual deste flagelo corresponde a 2,3 mil milhões de Euros, equivalente a 1,2% do PIB do país [12].

Portugal deve criar e implementar uma Visão Zero - com o objectivo de zero mortes nas ruas e estrada em Portugal - que assuma de uma vez por todas uma política séria, moderna e decisiva à eliminação da insegurança rodoviária [13].

4. A bicicleta nas políticas ambientais e climáticas

A bicicleta e outras formas de mobilidade activa não emitem praticamente CO₂ e outros poluentes prejudiciais à saúde humana. Mais pessoas a usar a bicicleta mais frequentemente teriam um significativo contributo no combate aos milhares de mortes prematuras que acontecem anualmente em Portugal decorrentes da poluição atmosférica.

Com o correcto apoio, a utilização da bicicleta (como modo de transporte em si mesmo e como estímulo à intermodalidade em combinação com outros modos de transporte sustentáveis), poderá contribuir significativamente para a estratégia nacional de descarbonização do sector da mobilidade e transportes [14, 15, 16].

5. Internalização dos custos externos dos transportes

Portugal deve criar o enquadramento legal, fiscal e tecnológico para uma internalização justa e eficaz dos custos externos dos transportes [17, 18, 19].

6. Mobilidade em bicicleta nos programas escolares

Incorporar de forma definitiva e abrangente a sensibilização e formação para a mobilidade em bicicleta, mobilidade activa, mobilidade sustentável e cidadania rodoviária nos programas escolares.

O Regulamento do Seguro Escolar deverá ser actualizado, no sentido de deixar de excluir da sua cobertura as deslocações em bicicleta entre casa e a escola. A Assembleia da República já o recomendou ao Governo em 2015 [20] e em Fevereiro de 2019 [21].

7. Mobilidade activa nas políticas de saúde

Integrar a promoção da mobilidade activa nas políticas nacionais de saúde, seguindo as recomendações da Organização Mundial da Saúde nesta matéria [22].

8. Programas de incentivo à aquisição e utilização pendular da bicicleta

Aumentar a dotação do incentivo do Estado à aquisição de bicicletas com assistência eléctrica [23, 24], com o objectivo de 1 milhão de Euros por ano, e alargá-lo a bicicletas de carga⁴. Isenção ou taxa reduzida de IVA associada à aquisição de bicicletas.

Implementação de programa de benefícios fiscais e/ou financeiros de incentivo ao uso pendular da bicicleta nas deslocações para o local de trabalho, “*Bike to Work*”. [27]

9. Garantir a qualidade de infraestruturas para a bicicleta

A qualidade de planeamento e execução de infraestruturas para a bicicleta é muito heterogénea em Portugal, persistindo frequentemente muitos e graves erros que comprometem a sua eficácia, eficiência e utilidade e a segurança dos utilizadores [9, 11]. O aumento de financiamento europeu para a construção de infraestruturas para a bicicleta tem captado o interesse do poder central e local. É urgente a criação de directrizes de boas práticas de aplicação obrigatória e a fiscalização rigorosa destes projectos, sob pena de recursos públicos desperdiçados.

⁴ 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*. O que demonstra o enorme potencial que a bicicleta pode desempenhar na logística urbana. [25, 26]

10. Facilitar o acesso e transporte de bicicletas nos transportes públicos

A articulação da bicicleta com a rede de transportes públicos (rodoviário, ferroviário e fluvial) aumenta de modo significativo o raio de influência da rede e a eficácia dos sistemas de mobilidade [28, 29]. É fundamental i) a dotação de estacionamento para bicicletas adequado e suficiente nas estações e interfaces e ii) o alargamento e o aumento da capacidade de transporte de bicicletas nos transportes públicos [30, 31].

11. Edifícios adaptados para a mobilidade sustentável

Em habitações unifamiliares, o carro tipicamente representa cerca de 50% do consumo energético global (mobilidade e edifício). Em habitações com maior eficiência energética ou em blocos de apartamento, essa proporção é ainda maior [32].

A Directiva da União Europeia (EU 2018/844) relativa ao Desempenho Energético dos Edifícios [33] inclui agora referências às questões da mobilidade, e deverá ser transposta para a legislação nacional até Março de 2020. É uma oportunidade de introdução de um quadro juridicamente vinculativo de requisitos mínimos de estacionamento para bicicletas e de reversão da política de requisitos mínimos de estacionamento automóvel passando a ser estabelecidos limites máximos.

12. Administração Pública

A administração pública e instituições do Estado devem liderar pelo exemplo nas várias matérias da promoção e no encorajar da mobilidade em bicicleta, activa e sustentável.

Referências

- [1] J. Lelieveld et al. (2019), Cardiovascular disease burden from ambient air pollution in Europe reassessed using novel hazard ratio functions, *European Heart Journal*, 40(20), pp. 1590-1596.
<https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehz135>
- [2] C. A. Celis-Morales et al. (2017), Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study, *BMJ*, 357:j1456.
<https://doi.org/10.1136/bmj.j1456>
- [3] International Sport and Culture Association e Centre for Economics and Business Research (2015), The economic costs of physical inactivity in Europe.
[https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)
- [4] Department for Transport UK Government (2014), Value for Money Assessment for Cycling Grants.
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/348943/vfm-assessment-of-cycling-grants.pdf
- [5] Ministério do Ambiente e Transição Energética (2019), Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa 2020-2030 - documento para consulta pública.
<http://www.participa.pt/downloadp.jsp?pFile=627164>
- [6] European Cyclists' Federation (2018), The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe.
<https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>
- [7] Comissão Europeia (2018), From infrastructure costs to health and environmental impacts.
https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics/news/2018-12-17-costs-of-eu-transport_en
- [8] European Cyclists' Federation (2019), Ireland Commits to Invest 10 % of Current Transport Infrastructure Programmes on Cycling.
<https://ecf.com/news-and-events/news/ireland-commits-invest-10-current-transport-infrastructure-programmes-cycling>
- [9] MUBi (2019), Contributo da MUBi para a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa 2020-2030.
<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2019/04/Contributo-MUBi-ENMA.pdf>
- [10] MUBi (2019), Estratégia Nacional para a Mobilidade em Bicicleta, em 2019.
<https://mubi.pt/2019/02/13/estrategia-nacional-para-a-mobilidade-em-bicicleta-em-2019/>
- [11] MUBi (2018), Contributo da MUBi para o programa Portugal Ciclável 2030.
<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2018/10/Contributo-MUBi-PC2030.pdf>
- [12] Público (2018), Sinistralidade rodoviária tem impacto económico e social negativo de 1,2% do PIB.
<https://www.publico.pt/2018/11/18/sociedade/noticia/sinistralidade-rodoviaria-impacto-economico-social-negativo-12-pib-1851543>
- [13] Vision Zero Network, What is Vision Zero?
<https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/>
- [14] 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>
- [15] MUBi (2019), Contributo da MUBi para o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050: Da actual dependência da utilização excessiva do automóvel particular a uma aposta efectiva e consequente nos modos activos e sustentáveis.
<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2019/03/Contributo-MUBi-RNC2050.pdf>
- [16] MUBi, ABIMOTA e Federação Portuguesa de Ciclismo (2019), Papel mais relevante para a bicicleta nas políticas climáticas.
<https://mubi.pt/2019/07/16/papel-mais-relevante-para-a-bicicleta-nas-politicas-climaticas/>
- [17] Comissão Europeia e CE Delft (2019), Handbook on the external costs of transport.
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>

- [18] V. Bulc (2018), Speech at Conference on "Multimodal Sustainable Transport: which role for the internalisation of external costs? ", Brussels 17/12/2018.
https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2014-2019/bulc/announcements/speech-conference-multimodal-sustainable-transport-which-role-internalisation-external-costs_en
- [19] Forbes (2019), Motorists Should Pay Full Costs Of Road Pollution, Deaths And Damage, Says EU Transport Commissioner.
<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/01/24/motorists-should-pay-full-costs-of-road-pollution-deaths-and-damage-says-eu-transport-commissioner/>
- [20] Resolução da Assembleia da República n.º 122/2015, Recomenda ao Governo que o seguro escolar abranja os alunos que se deslocem em velocípedes sem motor (bicicletas), *Diário da República* n.º 155/2015, Série I de 2015-08-11.
<https://dre.pt/web/guest/home/-/dre/69982732/details/maximized>
- [21] Reunião Plenária de 1 de Fevereiro de 2019 (Projeto de Resolução n.º 1872/XIII/4.^a e Projeto de Resolução n.º 1927/XIII/4.^a), *Diário da Assembleia da República* I Série - Número 47 de 2 de fevereiro de 2019, p. 34.
<http://debates.parlamento.pt/catalogo/r3/dar/01/13/04/047/2019-02-01/34>
- [22] World Health Organization (2018), Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world. [em particular, as Acções 1.2, 2.1, 2.2 e 2.3]
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf>
- [23] MUBi, ABIMOTA, Federação Portuguesa de Ciclismo e ZERO (2018), Mobilidade Eléctrica Para Todos.
<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2018/11/PP-Mobilidade-Elctrica-Para-Todos.pdf>
- [24] European Cyclists' Federation (2016), Electromobility For All: Financial incentives for e-cycling.
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20for%20web%20170216%20ECF%20Report_E%20FOR%20AL-L-%20FINANCIAL%20INCENTIVES%20FOR%20E-CYCLING.pdf
- [25] Cyclelogistics project (2013), Final Public Report - CycleLogistics.
http://one.cyclelogistics.eu/docs/117/D6_9_FPR_Cyclelogistics_print_single_pages_final.pdf
- [26] S. Wrighton e K. Reiter (2016), CycleLogistics – Moving Europe Forward!, *Transportation Research Procedia*, 12, pp. 950-958.
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.02.046>
- [27] European Cyclists' Federation (2014), Commuting: Who Pays the Bill? - Overview of fiscal regimes for commuting in Europe and recommendations for establishing a level playing-field.
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141117-Commuting-Who-Pays-The-Bill_2.pdf
- [28] International Transport Forum at the OECD (2018), Integrating Urban Public Transport Systems and Cycling: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 166, OECD Publishing.
<https://doi.org/10.1787/bd177112-en>
- [29] R. Marques, et. al. (2015), Manual Metodológico para el desarrollo de la intermodalidad bicicleta–transporte público en áreas metropolitanas, Universidade de Sevilla.
http://bicicletas.us.es/?wpfb_dl=64
- [30] MUBi (2012), Para quando melhores condições de transporte de bicicletas em todos os comboios da CP?
<https://mubi.pt/2012/09/17/para-quando-melhores-condicoes-de-transporte-de-bicicletas-em-todos-os-comboios-da-cp/>
- [31] MUBi (2016), Remodelação dos Alfas Pendular e o transporte de bicicletas.
<https://mubi.pt/2016/03/04/remodelacao-dos-alfas-pendular-e-o-transporte-de-bicicletas/>
- [32] European Cyclists' Federation (2018), Making Buildings Fit for Sustainable Mobility.
https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes_ECF_ONLINE.pdf
- [33] União Europeia (2018), Diretiva (UE) 2018/844 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, que altera a Diretiva 2010/31/UE relativa ao desempenho energético dos edifícios e a Diretiva 2012/27/UE sobre a eficiência energética.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32018L0844>

Sobre a MUBi

Visão: A MUBi tem como visão um Portugal com qualidade de vida, onde uma convivência harmoniosa entre a bicicleta e as várias opções de mobilidade contribua para um espaço público universalmente acessível, agradável e seguro, numa sociedade solidária, consequente, responsável e sustentável.

Nesta visão, que concebe a integração em sistemas intermodais das várias formas de transporte, a existência de condições de segurança e a defesa de quem adopta meios activos de deslocação, a opção individual pela utilização da bicicleta como meio de transporte surge, de forma natural, socialmente aceite, legalmente protegida e culturalmente integrada na sociedade portuguesa.

Missão: A MUBi assume como sua missão ajudar a criar condições para que qualquer pessoa possa utilizar a bicicleta como veículo de forma fácil, agradável, eficiente, e segura, e que os benefícios desta opção sejam amplamente reconhecidos.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

<https://mubi.pt>

geral@mubi.pt



Julho de 2019