



A bicicleta, uma aliada na saída do confinamento

Preparamo-nos para a saída do confinamento e **teme-se um incremento da utilização do automóvel individual**, com congestionamento e poluição das nossas cidades. Os **modos activos de deslocação** têm-se provado **seguros e saudáveis** durante a pandemia, contribuem para a **resiliência dos sistemas de transporte** e ajudam a **descongestionar os transportes públicos**. Tal como se observou em 2008, com a degradação das condições económicas, é previsível que a **bicicleta assuma um papel importante na mobilidade dos indivíduos**. A MUBi propõe um **plano de medidas prioritárias** para apoiar e fomentar o uso dos modos activos durante a saída do confinamento.

Com o saída do confinamento, uma parte importante da população readquirirá progressivamente muitas das suas necessidades de deslocações. Porém, com uma grande diferença face à situação anterior à crise. Muitos dos que utilizavam transportes colectivos hesitarão em continuar a fazê-lo.

Uma das medidas necessárias será o aumento da oferta de transporte público, de forma a se conseguir manter a mesma capacidade de transporte com menores taxas de utilização por veículo. Contudo, tal não será certamente suficiente. Caso não sejam tomadas medidas em tempo útil, uma parte significativa das deslocações anteriormente feitas em transportes colectivos serão transferidas para o automóvel individual. Com o resultante incremento de congestionamento e poluição das nossas cidades, e potencialmente até o colapso das cidades de maior dimensão.

O período de confinamento e estado de emergência permitiu-nos, entre todas as dificuldades, assistir a como seriam as nossas cidades quase sem carros e com níveis de qualidade do ar que já quase tínhamos esquecido serem possíveis. Voltar à anterior “normalidade” não é uma opção! Esta é uma oportunidade de definitivamente abraçarmos a mudança de paradigma das políticas de mobilidade¹, tornando as nossas cidades mais humanas, seguras, saudáveis e ecológicas.

Se a poluição do ar era já responsável por cerca de 15 mil mortes prematuras a cada ano em Portugal², veio agora constituir-se como um factor de aumento da taxa de mortalidade da COVID-19^{3,4,5}.

¹ MUBi (2019), Pedalar para década de 2020.

<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2019/07/Manifesto-MUBi-Legislativas-2019.pdf>

² 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>

³ E. Conticini, et. al. (2020), Can atmospheric pollution be considered a co-factor in extremely high level of SARS-CoV-2 lethality in Northern Italy?, *Environmental Pollution*, 4 de Abril de 2020. <https://doi.org/10.1016/j.envpol.2020.114465>

A bicicleta, uma aliada na saída do confinamento

Os modos activos de deslocação têm-se provado saudáveis e seguros durante a pandemia de COVID-19. E a bicicleta, em particular, contribuiu para a resiliência dos sistemas de transporte. Pelo seu baixo custo, são ainda meios de transporte inclusivos, oferecendo condições de acessibilidade efectiva semelhantes a todos os indivíduos. A Organização Mundial da Saúde recomenda, nas deslocações necessárias durante a pandemia, a utilização da bicicleta ou caminhar, sempre que possível⁶.

Durante o período crítico, numerosas cidades de todo o mundo implementaram medidas e infraestruturas de emergência para garantir segurança, do risco de contágio e do risco rodoviário, a quem se desloca a pé ou em bicicleta. Criação de ciclovias temporárias e alargamento de passeios através da supressão de vias de trânsito, redução de limites de velocidade ou o fecho de ruas ao tráfego motorizado, são alguns exemplos⁷.

Preparando a saída do confinamento, Governos como o de Espanha e de França anunciaram o estudo de medidas para fomentar a utilização da bicicleta como modo de transporte preferencial^{8,9}. Milão, a capital da região da Lombardia, fortemente fustigada pela COVID-19, desenhou um plano ambicioso para realocar espaço do automóvel aos modos activos de deslocação¹⁰.

A MUBi propõe ao Governo um plano de medidas prioritárias, apresentado em anexo, para apoiar e encorajar os modos activos de deslocação como modo preferencial de transporte durante o período de saída progressiva do confinamento.

Fomentar o uso dos modos activos de deslocação permitirá um regresso mais rápido e seguro à actividade normal. A crise social e económica resultante da crise sanitária durará vários anos, e é, portanto, crucial a aposta e investimento nos transportes públicos e, em particular, na mobilidade activa. Como observado na crise económica de 2008, é muito provável que a utilização da bicicleta venha a aumentar de importância e assuma um papel indispensável na mobilidade dos cidadãos.

⁴ X. Wu, et. al. (2020), Exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States, *medRxiv* 2020.04.05.20054502, 7 de Abril de 2020.

<https://doi.org/10.1101/2020.04.05.20054502>

⁵ Y. Ogen (2020), Assessing nitrogen dioxide (NO₂) levels as a contributing factor to coronavirus (COVID-19) fatality, *Science of the Total Environment*, 11 de Abril de 2020.

<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.138605>

⁶ World Health Organization - Regional Office for Europe (2020), Moving around during the COVID-19 outbreak, 20 de Abril de 2020.

<https://who.canto.global/s/U6GDM?viewIndex=0>

⁷ World cities turn their streets over to walkers and cyclists, *The Guardian*, 11 de Abril de 2020.

<https://www.theguardian.com/world/2020/apr/11/world-cities-turn-their-streets-over-to-walkers-and-cyclists>

⁸ El Gobierno se abre a impulsar la bicicleta frente al coronavirus, *El País*, 16 de Abril de 2020.

<https://elpais.com/sociedad/2020-04-16/la-bicicleta-aliada-contra-el-coronavirus.html>

⁹ Le vélo sera un mode de déplacement particulièrement adapté à la période du déconfinement, *France Inter*, 15 de Abril de 2020.

<https://www.franceinter.fr/emissions/l-invite-de-6h20/l-invite-de-6h20-15-avril-2020>

¹⁰ Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown, *The Guardian*, 21 de Abril de 2020.

<https://www.theguardian.com/world/2020/apr/21/milan-seeks-to-prevent-post-crisis-return-of-traffic-pollution>

Anexo:

Plano de medidas prioritárias

1. Criação de um grupo de trabalho para a elaboração de um **guia de recomendações e orientações**, dirigidas às administrações locais, de medidas e intervenções rápidas e de baixo custo de urbanismo táctico para apoiar¹¹ e encorajar o uso dos modos activos de deslocação^{12,13} durante e após o período de saída do confinamento. O guia deverá, entre outras, contemplar:

- Fecho de ruas ao tráfego automóvel;
- Supressão de vias de trânsito;
- Medidas físicas de acalmia de tráfego;
- Alargamento e desobstrução de passeios (muitos dos passeios nas nossas cidades não permitem que seja cumprido o distanciamento de segurança quando pessoas se cruzam);
- Criação de ciclovias temporárias¹⁴, com prioridade aos principais eixos de deslocações;
- Redução dos tempos de espera nas passagens de peões semaforizadas, por forma a diminuir a aglomeração de pessoas;
- Instalação de parqueamentos seguros para bicicletas, em particular em edifícios e serviços do Estado, centros urbanos e outros locais de afluência de pessoas, sem prejudicar os espaços pedonais;
- Planos de urgência de estímulo à mobilidade em bicicleta.

2. Criação de um **fundo de apoio** às administrações locais para a implementação das medidas recomendadas.

3. As autoridades sanitárias portuguesas deverão acompanhar a Organização Mundial da Saúde, e **recomendar** que os cidadãos nas deslocações necessárias, sempre que possível, considerem utilizar a bicicleta ou caminhar.

4. No sentido de reduzir a sinistralidade rodoviária, tornar as ruas mais seguras e encorajar a utilização dos modos activos, esta será a altura propícia para, finalmente, o Governo implementar a anunciada intenção de redução do **limite de velocidade dentro das localidades para 30 km/h**¹⁵.

¹¹ MUBi (2014), Princípios de ação para a redução do perigo rodoviário dos utilizadores de bicicleta. <https://mubi.pt/en/2014/12/23/principios-de-acao-para-a-reducao-do-perigo-rodoviario-dos-utilizadores-de-bicicleta/>

¹² Transport for London, Healthy Streets. <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/healthy-streets>

¹³ Transport for London, Encouraging cycling and walking. <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/encouraging-cycling-and-walking>

¹⁴ Departamento de Ambiente, Transportes e Protecção Climática de Berlim (2020), Recommendations pour la création et l'extension temporaires des infrastructures cyclables. <https://cloud.fabmob.io/s/AdxQ4awsrM6R74q>

Original (em alemão): https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/infrastruktur/download/Regelplaene_Radverkehrsanlagen.pdf

¹⁵ 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>

A bicicleta, uma aliada na saída do confinamento

5. O Governo deverá promover, através das forças de segurança, uma fiscalização mais efectiva de **comportamentos de risco na condução de veículos motorizados**, nomeadamente excessos de velocidade, estacionamento em locais de passagem de peões e incumprimento das regras de ultrapassagem a ciclistas.

6. Lançamento de um **programa de incentivos fiscais e/ou financeiros às deslocações casa-trabalho em bicicleta**, à semelhança do que existe há vários anos em diversos países europeus¹⁶. Com base em dados desses programas, a MUBi estima que poderiam ser suficientes 2-3 milhões de Euros para a operacionalização do programa em Portugal no segundo semestre de 2020. Montante que poderia ser duplicado em 2021.

7. Reforço do **incentivo do Estado à aquisição de bicicletas eléctricas**, de carga e convencionais.

8. Apoio e estímulo à **micrologística em bicicleta**. O estímulo à descarbonização da logística urbana através da substituição de veículos motorizados por bicicletas é, aliás, uma das medidas constantes do Programa do Governo¹⁷, uma prioridade do Programa Nacional de Investimentos 2030, e uma das medidas assumidas no Plano Nacional Energia e Clima (PNEC 2030).

9. Acelerar a implementação da **Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030**, adaptada à urgência do combate à COVID-19, de forma a contribuir para o descongestionamento dos transportes públicos, a redução do risco de contágio e a mitigação de uma eventual segunda vaga da epidemia.

10. Por fim, o **programa de recuperação económica** deverá forçosamente ter em conta os benefícios sócio-económicos da transição para uma mobilidade mais activa e sustentável e ser um agente catalisador desta mudança.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

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

23 de Abril de 2020

¹⁶ MUBi (2020), Programa de incentivo às deslocações pendulares em bicicleta, *in* Mais mobilidade em bicicleta no Orçamento do Estado para 2020 (2).

<https://mubi.pt/2020/01/14/mais-mobilidade-em-bicicleta-no-orcamento-do-estado-para-2020-2/>

¹⁷ “Estimular a descarbonização das frotas de logística urbana através da substituição de frota a combustão por bicicletas convencionais e/ou com assistência eléctrica”

Programa do XXII Governo Constitucional 2019-2023 (2019).

<https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=54f1146c-05ee-4f3a-be5c-b10f524d8cec>