



A bicicleta, uma aliada no pós-confinamento

Proposta da MUBi para o Orçamento do Estado Suplementar

Na retoma das actividades pós-confinamento, **teme-se um incremento da utilização do automóvel individual**, com graves consequências de congestionamento e poluição das nossas cidades. Os **modos activos de deslocação** provaram ser **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 expectável que a **bicicleta assuma um papel importante na mobilidade dos mais carenciados**. De forma a prevenirmos um retorno à condições de insalubridade que potenciaram a crise sanitária, a MUBi propõe um **programa de emergência de apoio e estímulo aos modos activos** no pós-confinamento da pandemia de COVID-19.

Com o levantamento das medidas de confinamento, as pessoas readquirirão ao longo dos próximos meses muitas das suas necessidades de deslocações. Porém, com uma grande diferença face à situação anterior à crise. Muitos dos que utilizavam transportes colectivos não poderão ou 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 adoptadas fortes políticas públicas e tomadas medidas em tempo útil, uma parte significativa das deslocações anteriormente feitas em transportes colectivos serão transferidas para o automóvel individual. Com o resultante desastroso 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, experimentar as nossas cidades quase sem carros e com enormes melhorias da qualidade do ar. Voltar à anterior “normalidade” não é uma opção! Esta é uma oportunidade histórica de definitivamente abraçarmos a mudança de paradigma das políticas de mobilidade¹, tornando as nossas cidades mais humanas, seguras, saudáveis e ecológicas.

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

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

A bicicleta, uma aliada no pós-confinamento

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 associado a taxas de mortalidade mais elevadas por COVID-19^{3,4,5}.

Os modos activos de deslocação foram considerados pela Organização Mundial da Saúde saudáveis e seguros durante a pandemia de COVID-19⁶. Contribuem, em particular a bicicleta, para a resiliência dos sistemas de transporte e para o descongestionamento dos transportes públicos. Pelo seu baixo custo, são meios de transporte inclusivos, oferecendo condições de acessibilidade efectiva semelhantes a todos os indivíduos. Proporcionam actividade física moderada, que contribui para o bem estar físico e mental, fortalece o sistema imunitário e reduz o risco de várias doenças, como obesidade e diabetes.

Inúmeras cidades por todo o mundo têm vindo nas últimas semanas a adaptar o espaço público e a transformar as suas ruas, criando "Corredores de Saúde" que alarguem os passeios e permitam o distanciamento físico dos peões e que garantam o uso da bicicleta em segurança nas ruas principais, fechando ruas ao tráfego motorizado e reduzindo limites de velocidade^{7,8}.

O Governo Britânico lançou, em resposta à pandemia, um programa de emergência de apoio aos modos activos de 250 Milhões de Libras⁹ (280 Milhões de Euros), incorporado num plano de investimento mais prolongado de 2 mil milhões de Libras. O Governo Francês avançou com um apoio de emergência de 60 milhões de Euros para medidas de estímulo à utilização da bicicleta¹⁰. O Governo Italiano lançou um programa de 120 milhões de Euros¹¹,

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>

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, 29 de Abril de 2020.
<https://who.canto.global/v/coronavirus/s/MFSQ0?viewIndex=1>

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 Organização das Nações Unidas, UN eyes bicycles as driver of post-COVID-19 'green recovery', 22 de Maio de 2020.
<https://www.un.org/en/coronavirus/un-eyes-bicycles-driver-post-covid-19-%E2%80%98green-recovery%E2%80%99>

⁹ UK Government, £2 billion package to create new era for cycling and walking, 9 de Maio de 2020.
<https://www.gov.uk/government/news/2-billion-package-to-create-new-era-for-cycling-and-walking>

¹⁰ France Triples Emergency Budget For Cycling To Keep People Out Of Cars As Lockdown Eases, *Forbes*, 28 de Maio de 2020.
<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/05/28/france-triples-emergency-budget-for-cycling-to-keep-people-out-of-cars-as-lockdown-eases/>

¹¹ Bonus bici, ci sono solo 120 milioni. Molti resteranno a secco, *Corriere della Sera*, 26 de Maio de 2020.
https://www.corriere.it/economia/consumi/20_maggio_26/solo-120-milioni-il-bonus-bici-molti-resteranno-secco-e3a7072a-9f62-11ea-bcda-1b088225c4d4.shtml

A bicicleta, uma aliada no pós-confinamento

que entretanto já alargou para 190 milhões de Euros¹², para este ano, de incentivos à aquisição de bicicletas.

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.

Com a necessidade de um meio de transporte seguro e saudável, a procura pela utilização da bicicleta aumentou significativamente nas últimas semanas em Portugal, como no resto da Europa e, em geral, por todo o mundo. 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.

A indústria portuguesa da bicicleta emprega cerca de 9 mil pessoas de forma directa e perto de 30 mil indirectamente, tendo gerado no ano passado um valor económico de mais de 400 milhões de Euros¹³. O aumento da procura da bicicleta e acessórios em Portugal e no exterior, será um oportunidade para revitalizar este sector e a criação de mais emprego.

O Orçamento do Estado Suplementar e o programa de retoma económica deverão dar uma resposta aos problemas na mobilidade decorrentes da crise pandémica, sem deixar de ter em conta as já antigas, e agora ainda mais prioritárias, necessidades de redução das emissões de poluentes e descarbonização da economia, em particular no sector da mobilidade e transportes, melhoria da qualidade do ar e redução da utilização excessiva do automóvel individual e enormes externalidades negativas associadas. Deverão, por conseguinte, forçosamente ter em conta os benefícios sócio-económicos da transição para uma mobilidade mais activa e sustentável e serem agentes catalisadores desta mudança.

A MUBi propõe um **programa de emergência de apoio e estímulo aos modos activos de deslocação de 50 milhões de Euros**, a ser inscrito no Orçamento do Estado Suplementar.

O programa Portugal Ciclável 2030¹⁴ contempla um investimento anual médio de 30 milhões de Euros até 2030, verba que se prevê esteja longe de ser executada na totalidade este ano. O Programa Ambiental das Nações Unidas recomenda que 20% dos orçamentos para transportes seja alocado à mobilidade activa¹⁵. A European Cyclist's Federation advoga que pelo menos 10% do investimento em transportes dos países e cidades europeias seja dedicado à mobilidade em bicicleta. Num questionário que a MUBi realizou com candidatos a Deputado nas Eleições Legislativas de 2019¹⁶, perto de dois terços (59%) das centenas de

¹² Bonus bici: il governo mette sul piatto altri 70 milioni di euro, Bikeitalia, 4 de Julho de 2020.

<https://www.bikeitalia.it/2020/06/04/bonus-bici-il-governo-mette-sul-piatto-altri-70-milioni-di-euro/>

¹³ ABIMOTA, Carta Aberta ao Primeiro Ministro, 8 de Maio de 2020.

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

¹⁴ Governo Português (2018), Portugal Ciclável 2030.

<https://www.fundoambiental.pt/ficheiros/pc2030-pdf.aspx>

¹⁵ UN Environment (2016), Global Outlook on Walking and Cycling 2016.

<https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17030/globalOutlookOnWalkingAndCycling.pdf>

¹⁶ MUBi (2019), Legislativas 2019: Centenas de candidatos assumem compromisso de apoio à mobilidade em bicicleta.

<https://mubi.pt/2019/09/30/resultados-questionario-mubi-legislativas-2019/>

A bicicleta, uma aliada no pós-confinamento

candidateados que responderam defendeu que o Estado deve investir anualmente na mobilidade em bicicleta 10 Euros ou mais per capita, sendo que 33% considerou que esse montante deve ser de pelo menos 20 Euros.

Um recente estudo sobre a situação em Itália¹⁷, indica que, com a redução de capacidade e de atractividade dos transportes públicos, o país enfrenta dois distintos cenários:

- Se nada for feito: o aumento da utilização do automóvel acarretará custos sociais anuais de 10-20 mil milhões de Euros.
- Com intervenção: o apoio e estímulo aos modos activos resultará em benefícios sociais de 9-20 mil milhões de Euros por ano.

Os benefícios socioeconómicos quantificáveis anuais da utilização da bicicleta na União Europeia (UE) estão avaliados em mais de 150 mil milhões de Euros¹⁸ (perto de 1% do PIB da UE, ou $\frac{3}{4}$ do PIB de Portugal). Mais de 90 mil milhões de Euros representam externalidades positivas no ambiente, na saúde pública e nos sistemas de mobilidade. Destes, cerca de 73 mil milhões de Euros correspondem a benefícios de saúde (redução de mortalidade e de morbilidade), resultando em consideráveis reduções de custos para os Sistemas Nacionais de Saúde.

Programa de emergência de apoio e estímulo aos modos activos

1. Criação de um fundo de emergência de apoio financeiro às administrações locais para intervenções urgentes de adaptação do espaço público e incentivo à mobilidade sustentável, de modo a conferir segurança (do risco de contágio e do risco rodoviário) aos utilizadores dos modos activos e encorajar o uso de modos sustentáveis em detrimento do automóvel. O Governo deverá, ainda neste âmbito, criar um grupo de trabalho para a elaboração de um conjunto de orientações e recomendações aos municípios na implementação destas medidas^{19,20}. As intervenções a contemplar deverão incluir:

- Fecho de ruas ao tráfego automóvel, garantido maior segurança e distanciamento físico a quem se desloca a pé ou em bicicleta;
- Supressão de vias de trânsito - em particular nos eixos viários em meio urbano com mais do que uma via de trânsito em cada sentido. Em alternativa, supressão de vias de estacionamento, disponibilizando as vias libertadas para a utilização dos modos activos, garantindo maior segurança e distanciamento físico;

¹⁷ Decisio Economic Research, Osservatorio della Bikeconomy e Embassy of the Kingdom of the Netherlands (2020), Social costs and benefits of post COVID 19 lockdown mobility scenarios in Italy. <https://www.dropbox.com/s/8c8twibz9ezofsi/CBA%20Mobility%20in%20Italy%20Covid19%20%28ENG%29.pdf>

¹⁸ European Cyclists' Federation (2018), The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe. <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

¹⁹ Transport for London, Healthy Streets.

<https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/healthy-streets>

²⁰ 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>

A bicicleta, uma aliada no pós-confinamento

- Medidas físicas de acalmia de tráfego, reduzindo o risco rodoviário para todos, em especial para os utilizadores vulneráveis, e facilitando o uso dos modos activos;
- Redução do limite de velocidade em meio urbano para 30 km/h;
- Alargamento e desobstrução de passeios (muitos dos passeios nas nossas cidades não permitem que seja cumprido o distanciamento de segurança quando pessoas se cruzam);
- Redução dos tempos de espera nas passagens de peões semaforizadas, por forma a diminuir a aglomeração de pessoas;
- Criação de ciclovias *pop-up*^{21,22}, sem prejudicar o espaço pedonal, com prioridade aos principais eixos de deslocações;
- Instalação de parqueamentos seguros para bicicletas, em particular em edifícios e serviços do Estado, como centros de saúde, hospitais e escolas, interfaces de transportes públicos, centros urbanos e outros locais de afluência de pessoas, sem prejudicar os espaços pedonais;
- Planos de urgência de estímulo à mobilidade activa;
- Criação de corredores bus de emergência, em especial nos locais de maior congestionamento de tráfego, por forma a aumentar a velocidade comercial dos transportes públicos e reduzir a exposição dos utilizadores ao risco de contágio;
- Apoio aos sistemas públicos de bicicletas partilhadas, com permissão temporária do seu uso gratuito, como alternativa segura e saudável ao automóvel individual e contribuindo para o descongestionamento dos transportes colectivos;
- Campanhas de comunicação, acompanhando as recomendações da Organização Mundial da Saúde, apelando aos cidadãos que, sempre que possível, utilizem a bicicleta ou caminhem nas deslocações necessárias;
- Intercessão junto das forças de segurança para uma fiscalização mais efectiva dos comportamentos de risco na condução de veículos motorizados, nomeadamente excessos de velocidade, estacionamento em locais de passagem de peões (passeios e passadeiras) e incumprimento das regras de ultrapassagem a ciclistas;
- Monitorização do efeito das medidas implementadas, e utilização desses dados para sustentar medidas mais perenes de transformação do espaço público em favor dos modos activos de deslocação, dos cidadãos e da qualidade do ar.

2. Orçamentação das medidas com implementação prevista em 2020 da **Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030**²³. A implementação da ENMAC, adaptada à urgência do combate à pandemia de COVID-19, deverá ser acelerada e as suas metas antecipadas, de forma a contribuir para a contenção do retorno do uso do automóvel e poluição resultante, aliviar a pressão sobre os transportes públicos, a redução do risco de contágio, a saúde pública e a mitigação de uma eventual segunda vaga da epidemia.

²¹ Departamento de Ambiente, Transportes e Protecção Climática de Berlim (2020), *Recommandations pour la création et l'extension temporaires des infrastructures cyclables*. [Tradução para francês]

<https://cloud.fabmob.io/s/AdxQ4awsrM6R74q>

²² Mobycon (2020), *Making Safe Space for Cycling in 10 Days: A Guide to Temporary bike lanes from Berlin*.

https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/04/FrKr-Berlin_Guide-EN.pdf

²³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019: Aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, *Diário da República* n.º 147/2019, Série I de 2019-08-02.

<https://dre.pt/application/conteudo/123666113>

3. 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 europeus²⁴. Estes programas apresentam significativos benefícios socio-económicos ao nível da redução do absentismo laboral, produtividade e melhoria da saúde com reduções de custos para os Sistemas Nacionais de Saúde²⁵. 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.

4. Reforço do incentivo do Estado à aquisição de bicicletas. O programa italiano, de 190 milhões de Euros, subsidia em 70% o valor de aquisição de bicicletas (de qualquer tipo) assim como de outras formas de micromobilidade (p.ex.: trotinetes), até um máximo de 500 Euros. O Município de Lisboa anunciou há dias um fundo de 3 milhões de Euros para apoio à compra de bicicletas²⁶. As bicicletas eléctricas e as bicicletas de carga têm preços muito superiores ao da média das bicicletas vendidas em Portugal, e o seu custo é, ainda, percepcionado pela maioria da população como demasiado alto. É, portanto, necessária uma maior participação do Estado, alinhada com os incentivos existentes em outros países europeus, para a difusão destes tipos de bicicletas em Portugal.

5. Programa de apoio e estímulo à micrológica 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 Governo²⁷, uma prioridade do Programa Nacional de Investimentos 2030, e uma das medidas assumidas no Plano Nacional Energia e Clima (PNEC 2030).

6. Apoio às reparações de bicicletas. França e o Reino Unido, como forma de estimular o seu uso, e ao mesmo tempo a economia circular, estão a participar reparações de bicicletas em 50 Euros e 50 Libras, respectivamente.

7. Apoio técnico e financeiro para adaptação de frotas de transportes públicos para o transporte de bicicletas.

A MUBi considera que o Governo deverá, ainda:

- Implementar a anunciada intenção de redução do **limite de velocidade dentro das localidades para 30 km/h**²⁸, no sentido de reduzir a sinistralidade rodoviária, tornar

²⁴ 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/>

²⁵ Club des villes et territoires cyclables (2018), L'indemnité kilométrique vélo deux ans après sa mise en oeuvre - Enquête qualitative.

http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/new_ikv_2018_8_pages_web.pdf

²⁶ Lisboa cria fundo de três milhões para ajudar a comprar bicicletas, *Público*, 3 de Junho de 2020.

<https://www.publico.pt/2020/06/03/local/noticia/lisboa-cria-fundo-tres-milhoes-ajudar-comprar-bicicletas-1919158>

²⁷ “Estimular a descarbonização das frotas de logística urbana através da substituição de frota a combustão por bicicletas convencionais e/ou com assistência elétrica”

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

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

²⁸ 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 no pós-confinamento

as ruas mais seguras para todos, em especial os utilizadores vulneráveis, e encorajar a utilização dos modos activos.

- 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.
- Avaliar a criação de regulamentação para que empresas e centros empregadores com mais de 100 trabalhadores tenham **gestores de mobilidade**. Itália, em resposta à pandemia, reduziu o número de trabalhadores a partir do qual isso é obrigatório de 300 para 100²⁹.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

<https://mubi.pt>

geral@mubi.pt

5 de Junho de 2020

²⁹ Fase 2, De Micheli: «Incentivi per l'acquisto di bici e monopattini. Sui bus distanti 1 metro», Corriere della Sera, 24 de Abril de 2020.

https://www.corriere.it/cronache/20_aprile_24/fase-2-de-micheli-incentivi-l-acquisto-bici-monopattini-bus-distanti-1-metro-9e031cec-85e8-11ea-9ac6-16666bda3d31.shtml