



**Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta**

Mais mobilidade em bicicleta no Orçamento do Estado para 2020

INTRODUÇÃO

Breve apresentação da MUBi

Constituída em 2009, com mais de mil associados. Membro da European Cyclists' Federation (ECF).

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: Contribuir para a criação de condições para que qualquer pessoa possa utilizar a bicicleta como veículo de forma fácil, agradável, eficiente, e segura; e para a divulgação e amplo reconhecimento dos benefícios desta forma de mobilidade.

A MUBi tem feito trabalho i) junto dos decisores políticos nacionais e locais e de entidades públicas, com inquéritos, contribuições, pareceres e posições; ii) com programas de sensibilização para o uso da bicicleta e iii) comunicação e divulgação dos benefícios da mobilidade em bicicleta¹. Mais informações: <https://mubi.pt/>

Mobilidade em bicicleta

A utilização da bicicleta, como modo de transporte em si mesmo e como estímulo à intermodalidade em combinação com outros modos de transporte sustentáveis, traz diversos e enormes benefícios ambientais, sociais, económicos e de saúde pública.

¹ MUBi (2019), Gostamos de cidades e por isso gostamos de bicicletas. A MUBi faz dez anos. <https://mubi.pt/2019/06/22/a-mubi-faz-dez-anos/>

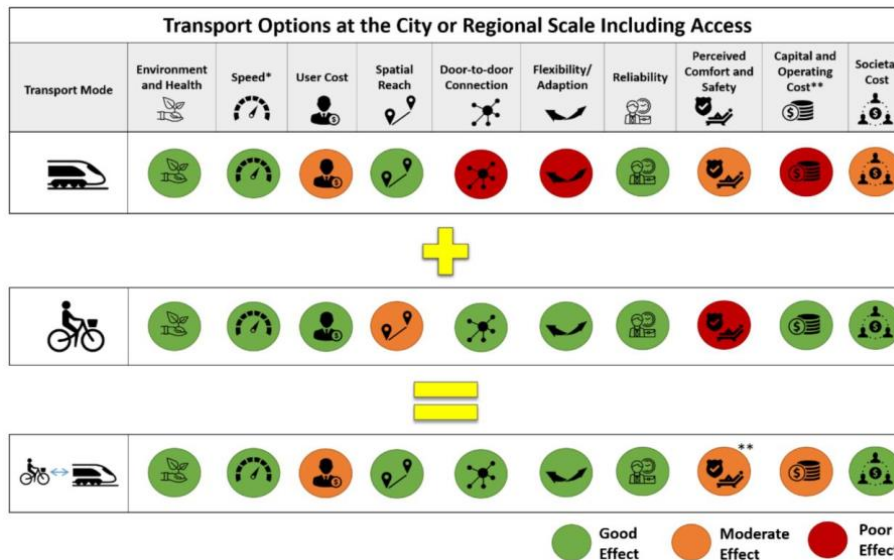


Fig. 2: Multimodalidade como modo de acesso (combinação comboio + bicicleta)².

A utilização da bicicleta contribui para a maioria dos objectivos de desenvolvimento sustentável da Organização das Nações Unidas³. Os benefícios socioeconómicos quantificáveis anuais da sua utilização na União Europeia (UE) estão avaliados em mais de 150 mil milhões de Euros (perto de 1% do PIB da UE, ou ¾ do PIB de Portugal)⁴. Destes, perto de metade correspondem a benefícios de saúde (redução de mortalidade e de morbilidade), resultando em consideráveis reduções de custos para os Sistemas Nacionais de Saúde^{5,6,7}.

² S. Sarper (2018), Enabling cycling access to rail stations: Prioritizing and bridging unsafe connections. The development and testing of a 4-Step Bike-Rail cycling corridor identification tool to improve cycling access to rail stations in Toronto, Canada. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.24563.22561>

³ World Cycling Alliance e European Cyclists' Federation (2015), Cycling delivers on the Global Goals. https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf

⁴ European Cyclists' Federation (2018), The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe. <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

⁵ Com um investimento por ano de cerca de 500 milhões de Euros na mobilidade em bicicleta, os níveis de utilização da bicicleta na Holanda resultam anualmente na prevenção de 6500 mortes e no consequente benefício de 19 mil milhões de Euros.

E. Fishman et. al. (2015), Dutch Cycling: Quantifying the Health and Related Economic Benefits, *American Journal of Public Health*, 105(8): e13-e15. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4504332/>

⁶ "Policies designed to affect a population level modal shift to more active modes of commuting, particularly by cycle (eg, cycle lanes, city bike hire, subsidised cycle purchase schemes, and increasing provision for cycles on public transport) may present major opportunities for the improvement of public health."

C. A. Celis-Morales et. al (2017), Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study, *BMJ*, 2017;357:j1456. <https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>

⁷ O Sistema Nacional de Saúde britânico reduziria 17 mil milhões de Libras de custos, ao longo de vinte anos, se os níveis de utilização da bicicleta e de deslocações a pé nas áreas urbanas fossem equivalentes aos de Copenhaga.

J. Jarret, et. al. (2012), Effect of increasing active travel in urban England and Wales on costs to the National Health Service, *The Lancet*, 379 (9832), pp. 2198-2205. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(12\)60766-1](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(12)60766-1)

A utilização da bicicleta gera ainda outros benefícios em diversas áreas, nomeadamente contribuindo para maior eficiência de utilização e melhor qualidade do espaço público, aumento da área de influência das estações e paragens de transportes públicos, equidade social, dinamização do comércio local, redução de custos com infraestruturas, redução dos custos de congestionamentos, pacificação do tráfego em meio urbano e conseqüente redução do risco rodoviário para todos, redução do consumo energético e de emissões de gases nocivos, descarbonização dos sistemas de transportes e da economia.

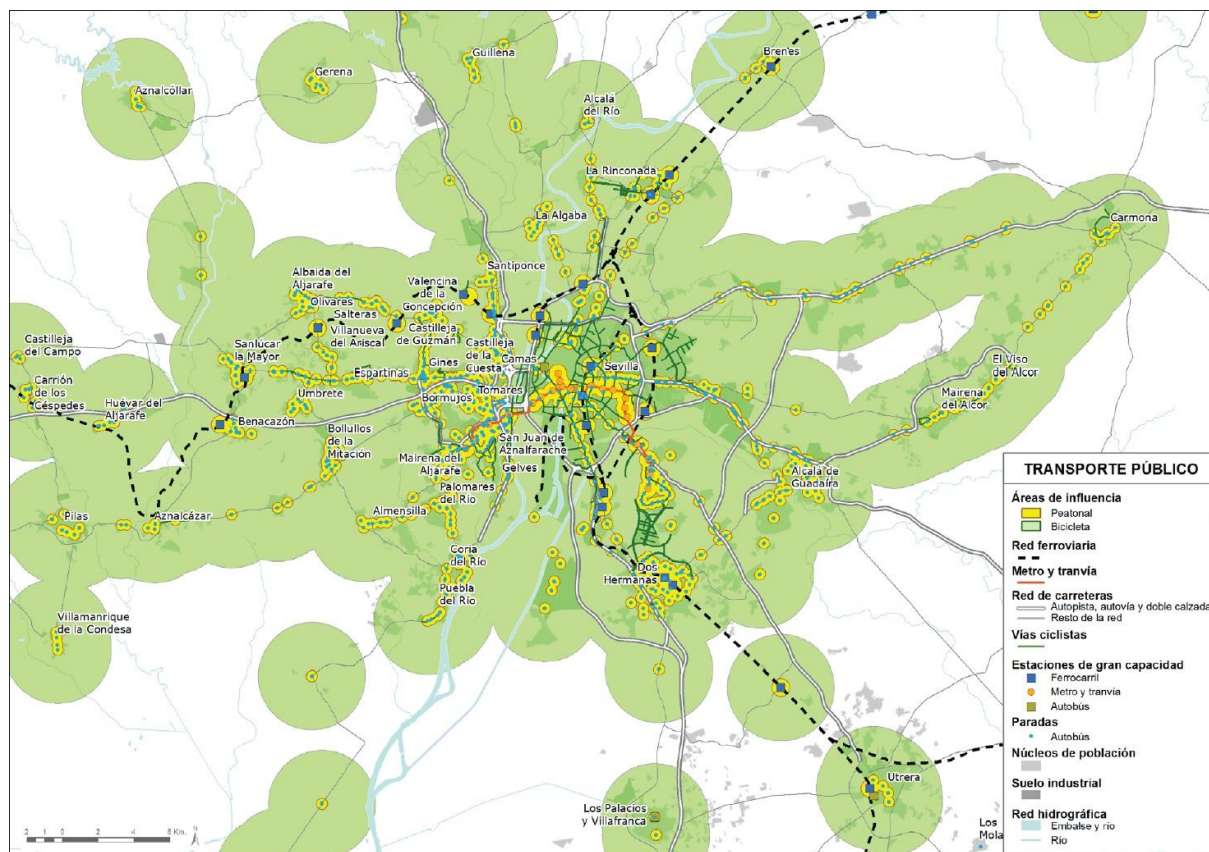


Fig. 1: Cobertura das áreas de influência a pé (amarelo) e em bicicleta (verde) das estações dos transportes públicos metropolitanos de Sevilha⁸.

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-porta⁹. A bicicleta com assistência eléctrica é o mais rápido em distâncias até 10 km, e até 20 km a diferença para o automóvel é marginal¹⁰.

⁸ R. Marques, et. al. (2015), Manual Metodológico para el desarrollo de la intermodalidad bicicleta-transporte público en áreas metropolitanas, Universidade de Sevilha.

http://bicicletas.us.es/?wpfb_dl=64

⁹ Comissão Europeia (2000), Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro.

http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf

¹⁰ 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

Os portugueses adquirem por ano entre 300 e 400 mil bicicletas, quase o dobro de automóveis. O Eurobarómetro 406 - Atitudes of Europeans towards urban mobility¹¹ indica que 7% dos portugueses utiliza a bicicleta pelo menos uma vez por dia e outros 8% pelo menos uma vez por semana. Contudo, face a uma média europeia de quota modal da bicicleta de 8% e com numerosos países e cidades a proporem-se a aumentar de forma significativa a sua utilização, apenas entre 0.5% e 1% das deslocações em Portugal são feitas em bicicleta. Pelo contrário, Portugal é o segundo país da União Europeia que mais utiliza o automóvel, com 89% dos quilómetros-passageiro feitos neste modo¹².

Num questionário da MUBi aos candidatos nas Eleições Legislativas de 2019, 90% declararam que utilizariam mais ou muito mais frequentemente a bicicleta se as condições para tal fossem mais seguras e convenientes¹³.

Privilegiar a mobilidade activa e sustentável em detrimento do transporte motorizado individual é uma tendência crescente nas sociedades desenvolvidas, pela excelente relação custo-benefício e enormes vantagens que proporciona em áreas fundamentais para a qualidade de vida de todos. A promoção da utilização da bicicleta deve ser encarada de forma objectiva, sistematizada, transversal e ambiciosa.

ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2020

Reforço do incentivo do Estado à aquisição de bicicletas

Em 2019, o programa de Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões, anteriormente atribuído a motociclos e ciclomoteres e automóveis eléctricos, foi estendido às bicicletas com assistência eléctrica¹⁴. Contudo, dos 3 milhões de Euros deste programa para 2019, apenas 250 mil Euros (8%) foram destinados à aquisição de bicicletas. A grande parte, 2.65 milhões de Euros (88%), foi destinada aos automóveis eléctricos. Por cada Euro que Estado investiu em incentivos à aquisição de bicicletas com assistência eléctrica, investiu 11 Euros em incentivos à aquisição de automóveis eléctricos.

¹¹ Comissão Europeia (2013), Special Eurobarometer 406: Attitudes of Europeans towards urban mobility.

http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf

¹² Eurostat (2019), People on the move — statistics on mobility in Europe.

https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/eumove/images/pdf/PeopleOnTheMove-DigitalPublication-2019_en.pdf?lang=en

<https://ec.europa.eu/eurostat/cache/digpub/eumove/index.html?lang=en>

¹³ 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/>

¹⁴ Despacho n.º 2210/2019, Regulamento de atribuição do incentivo pela introdução no consumo de veículos de baixas emissões - 2019, *Diário da República* n.º 45/2019, Série II de 2019-03-05.

<https://dre.pt/application/conteudo/120525559>

Se pretendemos efectivamente uma redução da utilização do automóvel individual e uma repartição modal mais equilibrada, então a repartição deste programa do Estado deverá também ser mais equilibrada. A MUBi considera que **pelo menos 20% da dotação orçamental deste programa em 2020 deve ser destinada a incentivar a aquisição de bicicletas.**

A bicicleta eléctrica permite deslocações de mais longa distância, torna obstáculos naturais (como a orografia de certas cidades) mais fáceis, permite o transporte de cargas mais pesadas por quem faça compras ou em actividades de distribuição, abrindo a utilização da bicicleta a novos grupos da população. Tem, por isso, um grande potencial de substituir deslocações em automóvel^{15,16}.

A bicicleta com assistência eléctrica é o veículo eléctrico que dominará a próxima década¹⁷. Ainda sem qualquer incentivo ou benefício financeiro ou fiscal, foram em 2017 vendidas em Portugal 8685 bicicletas com assistência eléctricas (2.4% do total de bicicletas vendidas nesse ano)¹⁸, mais de cinco vezes o número de automóveis totalmente eléctricos vendidos no mesmo ano. Em países como a Bélgica ou a Holanda, as bicicletas com assistência eléctrica representam já perto de, ou terão ultrapassado, 50% do total de bicicletas vendidas. Na Alemanha foram vendidas em 2018 perto de um milhão de bicicletas eléctricas¹⁹, 27 vezes o número de automóveis eléctricos registados nesse ano.

As políticas públicas de incentivo à acessibilidade e mobilidade eléctrica devem ter em conta todos os modos de transporte, e não ser focadas na redução de emissões de apenas um modo, ou não ter em consideração outros problemas da sociedade como o sedentarismo da

¹⁵ Em França, após a introdução de um programa de incentivo à compra de bicicletas eléctricas, um estudo dos beneficiários mostrou que em 61% dos casos as deslocações em bicicleta eléctrica vieram substituir antigas deslocações em veículos motorizados particulares e apenas em 21% antigas deslocações em bicicleta convencional.

Cerema - Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (2017), Evaluation du bonus vélo à assistance électrique.

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

¹⁶ Outros estudos de vários locais, colocam essa transferência modal, de viagens previamente feitas em automóvel para feitas em bicicleta eléctrica, entre os 35% e os 76%.

S. Cairns et. al. (2017), Electrically-assisted bikes: Potential impacts on travel behaviour, *Transportation Research - Part A: Policy and Practice*, 103, pp. 327-342.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856415301865>

¹⁷ A Deloitte prevê que entre 2020 e 2023 serão vendidas no mundo 130 milhões de bicicletas eléctricas, face a 21 milhões de veículos automóveis eléctricos durante toda a próxima década.

Deloitte (2019), E-bikes, audiobooks and industrial 5G among technology, media and telecoms predictions for 2020.

<https://www2.deloitte.com/uk/en/pages/press-releases/articles/e-bikes-audiobooks-and-industrial-5g-among-technology-media-and-telecoms-predictions-for-2020.html>

¹⁸ Fonte: Abimota 2017 [ENMAC 2020-2030].

¹⁹ BIKE Europe (2019), E-Bike Sales Skyrockets Across Europe.

<https://www.bike-eu.com/sales-trends/nieuws/2019/08/e-bike-sales-skyrockets-across-europe-10136495>

população, o congestionamento das cidades ou o uso e qualidade do espaço público. Não podem excluir, ou descriminar negativamente, a bicicleta²⁰.

O preço médio de uma bicicleta eléctrica rondará 5% do de um automóvel eléctrico. O incentivo do Estado para a aquisição de bicicletas eléctricas é, portanto, um modo eficiente tanto para o Estado como para o consumidor e a economia de descarbonização do sector dos transportes.

Bicicletas de carga

As bicicletas de carga têm um enorme potencial na logística urbana e no descongestionamento das cidades. Um estudo de um projecto da União Europeia concluiu que 51% das viagens nas cidades europeias para transporte de bens feitas em veículos motorizados podem ser transferidas para bicicletas, convencionais ou de carga^{21,22}.

O estímulo à descarbonização da logística urbana através da substituição de veículos motorizados por bicicletas é, aliás, uma das medidas constantes do Programa do Governo²³, uma das prioridades do Programa Nacional de Investimentos 2030²⁴, e uma das medidas assumidas no Plano Nacional Energia e Clima (PNEC 2030)²⁵.

As bicicletas de carga constituem, também, uma opção saudável e ecológica no transporte de crianças e uma alternativa familiar à necessidade de utilização do automóvel. Estudos académicos apontam para elevadas taxas de mudança de hábitos de mobilidade e redução

²⁰ 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>

²¹ Cyclelogistics project (2013), Final Public Report - CycleLogistics.

http://two.cyclelogistics.eu/docs/111/D6_9_FPR_Cyclelogistics_print_single_pages_final.pdf

²² S. Wrighton e K. Reiter (2016), CycleLogistics – Moving Europe Forward!, *Transportation Research Procedia*, 12, pp. 950-958.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146516000478>

²³ “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>

²⁴ Programa Nacional de Investimentos 2030 (2019), Anexo 1 - Fichas de investimento.

<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/documento?i=programa-nacional-de-investimentos-2030>

²⁵ Medida 5.3.4: “A micrologística urbana, nomeadamente o transporte de mercadorias no “last mile” evidencia um potencial para a utilização de veículos de emissões zero, como veículos eléctricos, quadriciclos e bicicletas de carga eléctrica.”

Governo de Portugal (2019), Plano Nacional Energia e Clima 2021-2030 (PNEC 2030). [Aprovado em Conselho de Ministros em 19-12-2019 e submetido à Comissão Europeia em 30-12-2019]

https://apambiente.pt/_zdata/Alteracoes_Climaticas/Mitigacao/PNEC/PNEC%20PT_Template%20Final%202019%2030122019.pdf

das deslocações feitas de carro²⁶. As bicicletas de carga contribuem, ainda, para diminuir a disparidade de género na utilização da bicicleta²⁷.



Fig. 3: Bicicletas de carga no Cargo Bike Fest Lisboa, Junho de 2019, organizado pela MUBi, Câmara Municipal de Lisboa (no âmbito do projecto europeu City Changer Cargo Bike²⁸), Bicultura Portugal, Cenas a Pedal e e-Bike Lovers.

A utilização de bicicletas de carga está em franco crescimento na Europa²⁹. Em 2018 foram vendidas na Alemanha cerca de 40 mil bicicletas de carga com assistência eléctrica,

²⁶ “68.9% of those surveyed changed their travel behavior after purchasing a cargo bike and the number of auto trips appeared to decline by 1–2 trips per day, half of the auto travel prior to ownership. Two key reasons cited for this change include the ability to get around with children and more gear.”

W. Riggs (2016), Cargo bikes as a growth area for bicycle vs. auto trips: Exploring the potential for mode substitution behavior, *Transportation Research*, 43, pp. 48-55.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847816303278>

²⁷ W. Riggs e J. Schwartz (2018), The impact of cargo bikes on the travel patterns of women, *Urban, Planning and Transport Research*, 6(1), pp. 95-110.

<https://doi.org/10.1080/21650020.2018.1553628>

²⁸ Comissão Europeia (2018), CityChangerCargoBike.

<https://cordis.europa.eu/project/id/769086>

²⁹ Cycling Industries Europe (2019), 2 million cargo bikes sale by 2030? New expert group says: "It's possible".

<https://cyclingindustries.com/news/details/2-million-cargo-bikes-sale-by-2030-new-expert-group-says-its-possible>

superando este tipo de bicicletas sozinho o número total de automóveis eléctricos registados no mesmo ano³⁰.

Tendo em conta a ainda incipiente disseminação e reduzida quota de mercado deste tipo de bicicletas em Portugal, o seu relativamente elevado custo quando comparado com bicicletas convencionais, e o seu enorme potencial, consideramos que **o Orçamento do Estado para 2020 deverá contemplar a inclusão de bicicletas de carga no programa de Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões.**

Programa de incentivo às deslocações pendulares em bicicleta

O Estado perde cada ano, com os carros de serviço de empresas, centenas de milhões de Euros em receitas fiscais^{31,32}, subsidiando indirectamente e incentivando a utilização do automóvel individual, ao mesmo tempo que coloca em desvantagem os modos de transporte mais saudáveis e sustentáveis. A situação é contraditória com o actual discurso político de descarbonização e sustentabilidade. Os subsídios fiscais prejudiciais ao ambiente deverão ser substituídos por mecanismos mais equilibrados para todos os modos de transporte, privilegiando os modos mais sustentáveis.

O sedentarismo e obesidade são actualmente graves problemas sociais, e o 4º e 5º principais factores de risco para a mortalidade global, em conjunto superiores ao do tabaco³³. A mobilidade activa, incluindo a utilização da bicicleta, apresenta múltiplas vantagens em relação aos modos de deslocação motorizados. Especificamente ao nível da saúde pública (redução do sedentarismo e inactividade física, melhoria do bem estar físico e mental), p.ex. com redução significativa de encargos do Sistema Nacional de Saúde e absentismo laboral e escolar, e deve ser valorizada como tal.

Nesse sentido, propomos que o Orçamento do Estado para 2020 contemple a **criação e implementação de um programa de incentivos financeiros e/ou fiscais às deslocações pendulares em bicicleta (*bike-to-work*).**

³⁰ A. Behrensen (2019), 80% Market Growth: eCargo Bikes overtake Electric Cars in Germany, City Changer Cargo Bike.

<http://cyclelogistics.eu/news/80-market-growth-ecargo-bikes-overtake-electric-cars-germany>

³¹ S. Naess-Schmidt e M. Winiarczyk (2009), Company car taxation: Subsidies, welfare and environment, Taxation Working Paper No. 22, Comissão Europeia.

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

³² M. Harding (2014), Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs, OECD Taxation Working Papers, No. 20, OECD.

<https://doi.org/10.1787/22235558>

³³ 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)

Programas de incentivos fiscais e/ou financeiros às deslocações entre casa e o local de trabalho em bicicleta, tais como remuneração por quilómetro percorrido em bicicleta nesse trajecto, existem já há vários anos em diversos países europeus^{34,35,36}.

O programa francês - l'Indemnité Kilométrique Vélo -, iniciado em 2015, recompensa os trabalhadores em 0.25 € por quilómetro percorrido em bicicleta, até um valor máximo anual de 200 €³⁷. Na Holanda, os trabalhadores podem agora alugar uma bicicleta por 7 € por mês, e são recompensados em 0.17 € por cada quilómetro pedalado³⁸. O programa belga existe desde 1999, recompensa os trabalhadores em 0.23 € por quilómetro, e participam nele mais de 500 mil pessoas³⁹, cerca de 11% da força laboral do país.

Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030

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 orçamentadas⁴⁰, 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^{41,42}.

³⁴ 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

³⁵ European Cyclists' Federation (2017), Tax breaks for bike commuters - a European trend. <https://ecf.com/news-and-events/news/tax-breaks-bike-commuters-european-trend>

³⁶ European Cyclists' Federation (2019), Fiscal incentives for commuting: The balance is still off. https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FiscalReport_ECF.pdf

³⁷ Club des villes et territoires cyclables (2018). L'indemnité kilométrique vélo deux ans après sa mise en oeuvre. http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/new_ikv_2018_8_pages_web.pdf

³⁸ Jack Sexty (2020), Netherlands expecting even greater e-bike boom as tax breaks and incentives kick in for 2020, eBikeTips. <https://ebiketips.road.cc/content/news/netherlands-expecting-even-greater-e-bike-boom-as-tax-breaks-and-incentives-kick-in-for>

³⁹ Sarah Johansson (2019), Belgian employees take advantage of increase in bike allowances, The Brussels Times. <https://www.brusselstimes.com/all-news/belgium-all-news/employment/66255/more-bike-allowances-are-given-to-belgian-employees/>

⁴⁰ 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>

⁴¹ 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>

⁴² MUBi (2018), Contributo da MUBi para o programa Portugal Ciclável 2030.

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030⁴³, aprovada em Conselho de Ministros em Julho de 2019, contém 51 medidas que cobrem um espectro relevante das necessidades fundamentais de promoção da mobilidade em bicicleta. Destas, duas medidas foram já concluídas em 2019 (a revisão do Regulamento de Sinalização do Trânsito e o alargamento da cobertura do seguro escolar às deslocações em bicicleta). Entre as restantes, 45 medidas tem implementação prevista já em 2020, com 14 delas com conclusão apontada já para este ano (ver Anexo).

Para várias destas medidas, a fonte, ou uma das fontes, de financiamento prevista é o Orçamento do Estado. Pelo que consideramos que **a ENMAC 2020-2030 deverá ser adequadamente contemplada com financiamento proveniente do Orçamento do Estado para 2020.**

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

<https://mubi.pt>

geral@mubi.pt

Janeiro de 2020

<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2018/10/Contributo-MUBi-PC2030.pdf>

⁴³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019: Aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030, *Diário da República* n.º 147/2019, Série I de 2019-08-02.

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

Anexo

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC) 2020-2030 - Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019 - MAPA DE MEDIDAS							
Medidas	2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidades Envolvidas	Fontes Potenciais de Financiamento
Dimensão Estratégica: ENQUADRAMENTO E LEGISLAÇÃO (EL)							
Enquadramento regulatório garantindo segurança e conforto de ciclistas							
EL-1	Aperfeiçoar o Código da Estrada		x		MAI	ANSR, IMT	Não aplicável
EL-2	Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito		x		MAI	ANSR, IMT	Não aplicável
EL-3	Avaliar a atenuação da culpa do lesado como causa de exclusão ou redução da indemnização em caso de responsabilidade objetiva			x	MJ, ASF	ANSR, IMT	Não aplicável
EL-4	Avaliar o alargamento do âmbito do Fundo de Garantia Automóvel		x		MF	ANSR, ASF	Orçamento próprio
EL-5	Avaliar o alargamento do âmbito e cobertura dos patrulheiros de trânsito		x		ANMP	Municípios	Orçamento próprio
EL-6	Melhorar a legislação sobre condições de trabalho		x		MTSSS	ACT	Não aplicável
EL-7	Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar	x	x		MEDU	DGEstE, ASF	Orçamento do Estado (OE)
Regulação territorial favorecendo os modos ativos de transporte							
EL-8	Contemplar as redes e cicláveis nos instrumentos de gestão territorial		x	x	MATE	IMT, ANMP, MUNICÍPIOS, TdP	Não aplicável
EL-9	Assegurar a articulação intermunicipal no desenvolvimento de redes		x	x	ANMP	AML, AMP, CIM, MUNICÍPIOS, IMT, TdP	Não aplicável
EL-10	Incluir mecanismos de promoção da mobilidade ativa na legislação		x	x	MATE	DGT, IMT, ANMP	Não aplicável
EL-11	Regular cargas e descargas de mercadorias em zonas urbanas			x	ANMP	MUNICÍPIOS, IMT	Não aplicável
Dimensão Estratégica: INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (ID)							
Aprofundamento e disseminação do conhecimento técnico e científico							
ID-1	Apoiar a investigação aplicada ao contexto nacional	x	x	x	MCTES	FCT, ANI	OE, Fundos Comunitários
ID-2	Promover a partilha de conhecimento especializado	x	x	x	MCTES	FCT, ANI, TdP	OE, Fundos Comunitários
Dimensão Estratégica: EIXO DE INTERVENÇÃO #1: INFRAESTRUTURAS E INTERMODALIDADE (E1)							
Mobilidade ativa fácil e atrativa, com infraestrutura adequada							
E1-1	Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas	x	x		IMT	LNEC	Orçamento próprio
E1-2	Privilegiar, priorizar e promover a implementação de intervenções ligeiras		x	x	ANMP	MUNICÍPIOS	Orçamento próprio, Fundos Comunitários
E1-3	Eliminar discontinuidades e obstruções nas vias para ciclistas	x	x	x	ANMP	MUNICÍPIOS	OE, Fundos Comunitários, Orçamento próprio
E1-4	Generalizar medidas de acalmia de tráfego em zonas urbanas		x	x	ANMP	MUNICÍPIOS	OE, Fundos Comunitários, Orçamento próprio
E1-5	Tornar as interseções para ciclistas seguras e confortáveis	x	x	x	ANMP	MUNICÍPIOS	OE, Fundos Comunitários, Orçamento próprio
E1-6	Massificar a instalação de estacionamentos de bicicleta	x	x	x	ANMP	MUNICÍPIOS	Fundos Comunitários, Orçamento próprio
E1-7	Facilitar a mobilidade ativa nas zonas urbanas	x	x	x	MUNICÍPIOS	-----	OE, Fundos Comunitários, Orçamento próprio
E1-8	Criar e mapear redes cicláveis intermunicipais de excelência		x	x	AML	AMP, CIM, TdP	OE, Fundos Comunitários, Orçamento próprio
E1-9	Promover percursos cicláveis para desporto e lazer		x	x	AML	AMP, CIM, ANMP, IPDJ, TdP	OE, Fundos Comunitários, Orçamento próprio
Promoção da intermodalidade e integração com transportes públicos							
E1-10	Intervir junto dos operadores de transporte público	x	x		IMT	AML, AMP, CIM, MUNICÍPIOS	OE, Orçamento próprio
E1-11	Fomentar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas	x	x	x	MATE	IMT, MUNICÍPIOS	Fundos Comunitários, Orçamento próprio
Dimensão Estratégica: EIXO DE INTERVENÇÃO #2: CAPACITAÇÃO E APOIO (E2)							
Intervenção junto de peões, ciclistas e automobilistas							
E2-1	Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar		x		MEDU	DGE, IPDJ, FPC	Não aplicável
E2-2	Incluir o ciclismo como matéria extracurricular		x		MEDU	MATE, DGE	Fundo Ambiental
E2-3	Estimular a mobilidade ativa junto de pessoas com deficiência		x	x	IPDJ	INR, AUTARQUIAS	OE, Fundos Comunitários, Orçamento próprio
E2-4	Reforçar a formação para a cidadania rodoviária		x	x	IMT	-----	OE, Fundos Comunitários, Orçamento próprio
Formação específica para profissionais							
E2-5	Promover competências técnicas e académicas	x	x	x	MUNICÍPIOS, DGAE	IMT, CRUP, CCISP, INR	OE, Fundos Comunitários
E2-6	Melhorar a formação de motoristas	x	x	x	IMT	-----	OE, Fundos Comunitários
E2-7	Formar formadores de utilizadores profissionais		x	x	IMT	-----	OE, Fundos Comunitários
E2-8	Criar um centro de informação interdisciplinar		x		IMT	-----	OE
Capacitação de decisores							
E2-9	Promover um encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa		x	x	MATE	IMT	Orçamento Próprio
E2-10	Realizar ações locais de capacitação e discussão		x	x	MATE	IMT, AML, AMP, CIM, MUNICÍPIOS, TdP	Orçamento Próprio, Fundo Ambiental
Fiscalização de incumprimentos legais e regulamentares							
E2-11	Promover a dimensão preventiva no cumprimento do Código da Estrada	x	x	x	GNR	PSP, Polícias Municipais	Não aplicável
E2-12	Aumentar a fiscalização efetiva dos níveis de poluição de viaturas	x	x	x	GNR	PSP, Polícias Municipais	Não aplicável
E2-13	Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta	x	x	x	MAI	MATE, GNR, PSP, Polícias Municipais	Orçamento Próprio, Fundo Ambiental
Incentivos							
E2-14	Implementar medidas de apoio à aquisição de bicicletas	x	x		MATE	-----	Fundo Ambiental
E2-15	Incrementar os benefícios para entidades públicas e privadas		x		MF	MATE	OE
Dimensão Estratégica: EIXO DE INTERVENÇÃO #3: CULTURA E COMPORTAMENTOS (E3)							
Promover uma forte cultura de mobilidade ativa							
E3-1	Promover a «Visão Zero» na sinistralidade envolvendo velocípedes	x	x	x	ANSR	MUNICÍPIOS	Orçamento Próprio
E3-2	Criar oportunidades de reconhecimento de «campeões»		x		IMT	MUNICÍPIOS	Orçamento Próprio
E3-3	Intervir junto dos jovens em idade escolar	x	x	x	DGE	IMT, IPDJ, MUNICÍPIOS	OE, Orçamento Próprio
E3-4	Promover mudança de comportamentos em grupos específicos da população		x	x	DGE, MUNICÍPIOS	IMT, IPDJ	OE, Fundo Ambiental, Orçamento Próprio
E3-5	Criar uma plataforma de comunicação digital integrada		x		IMT	-----	Fundo Ambiental, Orçamento Próprio
E3-6	Incentivar e apoiar a realização de eventos e iniciativas populares	x	x	x	MUNICÍPIOS	IMT, DGS, IPDJ	Orçamento Próprio
E3-7	Promover campanhas publicitárias e ativar parcerias		x	x	MUNICÍPIOS	IMT, DGS, IPDJ	Orçamento Próprio
Dimensão Estratégica: MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO (MA)							
Monitorização de medidas e resultados							
MA-1	Estabelecer um conjunto de indicadores de desempenho		x		IMT	DGE, DGS, ANSR, ANMP, TdP	Não aplicável
MA-2	Implementar uma rede nacional de monitorização		x	x	IMT	DGE, DGS, ANSR, ANMP, TdP	Não aplicável
MA-3	Adaptar sistemas complementares de recolha de dados		x	x	IMT	DGE, DGS, ANSR, ANMP, TdP	Não aplicável
Avaliação de desempenho e retorno de investimento							
MA-4	Avaliar e rever periodicamente a estratégia nacional			x	IMT	DGE, DGS, ANSR, ANMP, TdP	Não aplicável
MA-5	Avaliar e comparar resultados a nível regional, concelhio, local e setorial			x	IMT	DGE, DGS, ANSR, ANMP, TdP	Não aplicável

Algumas das resoluções mais relevantes:

"Criar a **Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa Ciclável** (composta pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração interna, das autarquias locais, da economia, da ciência, tecnologia e ensino superior, da educação, do desporto, do trabalho, da saúde, das infraestruturas, do ambiente, da mobilidade e da energia), visando garantir a articulação política e a orientação para os objetivos estabelecidos na ENMAC 2020-2030."

"A Rede de Pontos Focais da ENMAC 2020-2030 deve, até ao final de 2019, definir a programação das medidas constantes da ENMAC 2020-2030 e, quando possível, a respetiva orçamentação"

"Desenvolver uma proposta de **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2020-2030**, até ao final do 1.º semestre de 2020"

Legenda:

Medida concluída
Medida com implementação prevista em 2020
Medida com conclusão prevista em 2020

Nomenclatura:

MAI: Ministério da Administração Interna
 ANSR: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
 IMT: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
 MJ: Ministério da Justiça
 ASF: Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões
 MF: Ministério das Finanças
 ANMP: Associação Nacional de Municípios Portugueses
 MTSSS: Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social
 ACT: Autoridade para as Condições do Trabalho
 MEDU: Ministério da Educação
 DGEstE: Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares
 MATE: Ministério do Ambiente e da Transição Energética
 TdP: Instituto do Turismo de Portugal, I.P.
 AML: Área Metropolitana de Lisboa
 AMP: Área Metropolitana do Porto
 CIM: Comunidades Intermunicipais

DGT: Direção-Geral do Território
 MCTES: Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior
 FCT: Fundação para a Ciência e Tecnologia
 ANI: Agência Nacional de Inovação
 LNEC: Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I.P.
 IPDJ: Instituto Português do Desporto e da Juventude, I.P.
 DGE: Direção-Geral da Educação
 FPC: Federação Portuguesa de Ciclismo
 INR: Instituto Nacional para a Reabilitação, I.P.
 DGAE: Direção-Geral da Administração Escolar
 CRUP: Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas
 CCISP: Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos
 GNR: Guarda Nacional Republicana
 PSP: Polícia de Segurança Pública
 DGS: Direção-Geral de Saúde