

Mobilidade em bicicleta, elemento essencial para a recuperação sustentável

Contributo da MUBi para a Visão Estratégica do Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030

Resumo

A MUBi congratula-se que a Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030 tenha como um dos eixos estratégicos “Um Novo Paradigma para as Cidades e a Mobilidade” e esteja assente num reforço da sustentabilidade e acção climática, objectivos primordiais a nível da União Europeia, nomeadamente através do Pacto Ecológico Europeu.

O Plano de Recuperação Económica deverá, contudo, ter em conta de forma mais cabal o elemento essencial que a mobilidade em bicicleta constitui para a recuperação sustentável do país. Em acréscimo a todos os restantes benefícios ambientais, económicos e sociais conhecidos, a bicicleta é o único modo de transporte que responde ao triplo desafio de:

- Recuperação económica e criação de emprego;
- Crise climática;
- Pandemia de Covid-19 e distanciamento social.

A MUBi identifica um papel preponderante para a mobilidade em bicicleta em 4 dos 10 eixos estratégicos delineados. O eixo “Um Novo Paradigma para as Cidades e a Mobilidade” deverá ter uma forte interligação com a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030, cuja execução deverá ser acelerada, procurando também alterar a actual cultura de mobilidade em Portugal. O investimento do Estado na mobilidade em bicicleta deverá ser reforçado, passando a representar 10% do orçamento total para transportes, com pelo menos 20 Euros per capita anuais. O conceito de cidades ou bairros dos 15 minutos, tempo máximo a pé a que estarão todos os destinos quotidianos essenciais do local de residência, deverá integrar o novo paradigma para as cidades. O Plano de Recuperação deverá assumir uma política séria, moderna e decisiva à eliminação da insegurança rodoviária e uma Visão Zero para 2030. Portugal precisa, ainda, de políticas fiscais que penalizem mais fortemente os modos de transporte com maiores externalidades negativas, beneficiando aqueles que apresentam vantagens para a sociedade.

1. Enquadramento

A pandemia de Covid-19 trouxe enormes desafios económicos, sociais e ambientais. Tornou-se clara a urgência de requalificação dos espaços urbanos e de mudança do actual paradigma de mobilidade. Governos de numerosos países, regiões e cidades de todo o mundo estão a tomar medidas sem precedentes e a lançar avultados programas de investimento de apoio e estímulo aos modos activos de deslocação e de transformação das cidades em locais mais saudáveis, ecológicos e sustentáveis.

A MUBi congratula-se, por isso, que a Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030 tenha como um dos eixos estratégicos precisamente “Um Novo Paradigma para as Cidades e a Mobilidade”, e que apresente como pilares fundamentais para o relançamento da economia nacional, a transição energética, a descarbonização e o alinhamento com o Plano Nacional Energia e Clima 2030^{1,2} (com um interessante conjunto de medidas de estímulo à mobilidade em bicicleta) e com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050^{3,4}. A Visão assenta, assim, no reforço da sustentabilidade e acção climática, objectivos primordiais a nível da União Europeia, nomeadamente através do Pacto Ecológico Europeu.

O próprio Fundo de Recuperação Europeu reconhece estas prioridades, determinando a alocação de pelo menos 30% dos investimentos para o combate às alterações climáticas. Estamos, portanto, perante uma oportunidade histórica de construirmos um futuro mais resiliente e sustentável, tanto ao nível económico como social e ambiental. Com esse propósito, este Plano tem de investir significativamente na transformação do sector da mobilidade e transportes. Em larga medida devido à excessiva dependência do transporte motorizado individual, este é o sector que mais dificuldades tem tido na redução de emissões, sendo responsável por mais de 40% da energia final consumida e 25% das emissões de gases com efeito de estufa do país.

O Pacto Ecológico Europeu⁵ estipula o objectivo de redução de 90% de emissões de GEE no setor dos transportes, meta inconcebível de poder ser cumprida sem uma significativa transferência modal para a utilização da bicicleta e intermodalidade dos modos activos com os transportes colectivos.

¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, Aprova o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030), *Diário da República* n.º 133/2020, Série I de 2020-07-10.

<https://dre.pt/application/conteudo/137618093>

² 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>

³ Governo de Portugal (2019), Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050): Estratégia de longo prazo para a neutralidade carbónica da economia portuguesa em 2050.

<https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=6c5643a0-0dc6-4133-ae2c-efb66e8bf6fe>

⁴ MUBi (2019), Contributo da MUBi para o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050.

<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2019/03/Contributo-MUBi-RNC2050.pdf>

⁵ Comissão Europeia (2019-2020), Pacto Ecológico Europeu.

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pt

Mobilidade em bicicleta, elemento essencial para a recuperação sustentável

Os benefícios socioeconómicos quantificáveis anuais da actual 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 $\frac{3}{4}$ 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 Saúde⁶. Em comparação, um estudo recente da Comissão Europeia avaliou as externalidades negativas do transporte rodoviário motorizado, i.e. os custos para o ambiente, saúde e mobilidade, em 820 mil milhões de Euros anuais⁷.

O sector económico da bicicleta (vendas e reparações, indústria, infraestruturas, turismo e serviços) empregava em 2014 na Europa 650 mil pessoas a tempo inteiro, estimando a European Cyclists' Federation o potencial de crescimento para mais de um milhão de postos de trabalho com a duplicação da quota modal da bicicleta. O sector da bicicleta tem um rácio de empregos por volume de negócio superior ao de outros sectores de transportes, oferecendo assim um maior potencial de criação de postos de trabalho⁸. Ademais, estes são geograficamente mais estáveis que em outros sectores, beneficiam as economias locais e proporcionam acesso ao mercado laboral a trabalhadores com menores qualificações. Portugal foi em 2019 o maior produtor de bicicletas da Europa e a indústria nacional da bicicleta, com mais de 400 milhões de Euros em exportações, emprega directamente perto de 9 mil pessoas e indirectamente cerca de 30 mil.

O desenvolvimento tecnológico e o crescimento do mercado da bicicleta com assistência eléctrica - prevendo a Deloitte que entre 2020 e 2023 sejam vendidas no mundo 130 milhões de bicicletas eléctricas, face a 21 milhões de veículos automóveis eléctricos durante toda a próxima década⁹ - tem vindo a proporcionar a utilização da bicicleta a um espectro cada vez mais largo da população (faixas etárias, condições físicas, distâncias, orografias). O que, em conjunto com a difusão e expansão de sistemas de bicicletas partilhadas, está tornar a bicicleta uma alternativa viável ao automóvel para cada vez mais pessoas e maior multitude de deslocações.

A bicicleta tem, também, um enorme potencial na micrologística urbana, podendo, de acordo com vários estudos, substituir mais de 50% das viagens para transporte de bens nas cidades europeias actualmente feitas com recurso a veículos motorizados¹⁰. A logística

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 (2019), Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities. https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

⁸ European Cyclists' Federation (2014), Cycling Works: Jobs and Job Creation in the Cycling Economy. <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy.pdf>

⁹ 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>

¹⁰ 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>

Mobilidade em bicicleta, elemento essencial para a recuperação sustentável

urbana é responsável por 15% do total das viagens na cidade, mas contabiliza 30% de toda a energia consumida pelos transportes urbanos¹¹. Segundo um estudo recente do Fórum Económico Mundial, a procura por serviços de entrega em ambiente citadino deve crescer cerca de 78% até 2030, resultando num aumento de 36% de veículos de entrega em circulação. Sem qualquer intervenção, isto pode representar um aumento de 30% das emissões da logística urbana e um incremento de 11 minutos na duração média dos movimentos pendulares nas cidades¹².

Mais de 90% dos veículos comerciais em circulação são ainda a diesel, e uma única bicicleta de carga pode poupar até 5 toneladas de emissões de CO₂ por ano¹³, fazendo da bicicleta uma das mais importantes ferramentas para os objectivos europeus de quase-zero emissões da logística urbana em 2030¹⁴ e, simultaneamente, para o descongestionamento das cidades.

A bicicleta veio, ainda, durante a pandemia de Covid-19 provar-se um modo de transporte saudável e seguro, tendo a Organização Mundial da Saúde recomendado a sua utilização, ou o caminhar, nas deslocações necessárias, sempre que possível¹⁵. A utilização da bicicleta permite o distanciamento físico e reduz o risco de contágio, proporciona actividade física e fortalece o sistema imunitário, contribui para a resiliência dos sistemas de transportes e ajuda a mitigar o retorno ao uso massivo do automóvel e poluição resultante.

Neste contexto, a mobilidade em bicicleta constitui um elemento essencial para a recuperação sustentável. Para além de todos os restantes benefícios conhecidos, trata-se do único modo transporte que responde ao triplo desafio de:

- Recuperação económica e criação de emprego;
- Crise climática;
- Pandemia de Covid-19 e distanciamento social.

2. Análise

No âmbito da Visão Estratégica apresentada para o Plano de Recuperação, a MUBi identifica um papel preponderante para a mobilidade em bicicleta em 4 dos 10 eixos estratégicos delineados:

¹¹ CycleLogistics – Moving Europe Forward! (2014), *Potential to shift goods transport from cars to bicycles in European cities*.

http://one.cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf

¹² World Economic Forum (2020), *The Future of the Last-Mile Ecosystem*.

http://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_the_last_mile_ecosystem.pdf

¹³ European Commission (2020), Sustainable and Smart Mobility Strategy, *Feedback from: European Cyclists' Federation*.

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy/F538949>

¹⁴ Comissão Europeia (2011), Roteiro do espaço único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos (Livro Branco), COM(2011) 144 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX%3A52011DC0144>

¹⁵ World Health Organization (2020), Moving around during the COVID-19 outbreak.

<https://who.canto.global/v/coronavirus/s/MFSQ0>

Eixo 1: Uma Rede de Infraestruturas Indispensáveis

A MUBi concorda com a necessidade de apostar na qualificação e expansão da rede ferroviária nacional, de modo a permitir uma transferência modal para meios de transporte mais sustentáveis e, inclusivamente, para melhorar a intermodalidade com os modos activos.

Este eixo deve incluir, ainda, a infraestrutura ciclável como parte integrante da estrutura de mobilidade nacional. Sendo, por isso, necessário articular o Plano com a aceleração da execução do programa Portugal Ciclável 2030, assim como com a de programas regionais e locais de criação e expansão de redes cicláveis, tais como a rede ciclável do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Área Metropolitana de Lisboa ou do programa Norte On Bike, da CCDR-N.

No entanto, e contrariamente ao investimento ferroviário em que existe um plano e know-how para o executar, em relação às infraestruturas para bicicletas, de cariz mais local, continuamos a sentir uma geral falta de qualidade das mesmas, com pouca vontade política de reconquistar o espaço ao automóvel. A maior parte dos municípios coloca bicicletas em conflito com os peões, reduzindo a dimensão dos passeios ou colocando ciclovias sobre os mesmos e descara medidas de acalmia de tráfego. Será por isso, no caso da mobilidade activa, necessário muito mais investimento na alteração da cultura de mobilidade, assim como formação dos técnicos autárquicos. Assim, e tal como já foi sugerido no nosso parecer sobre o Portugal Ciclável 2030¹⁶, o investimento na mobilidade em bicicleta, deverá considerar outras medidas complementares, tais como programas de incentivo à aquisição e às deslocações em bicicleta, programas nacionais de promoção da bicicleta, e abordando questões como a redução da sinistralidade rodoviária, qualidade do espaço urbano, educação para a mobilidade sustentável, mudança de comportamentos, entre outras.

Eixo 3: O Setor da Saúde e o Futuro

Neste aspeto, a MUBi considera que o Plano deve dar um maior peso à prevenção, de forma a melhorar a qualidade de vida da população portuguesa e, ao mesmo tempo, desonerar o Serviço Nacional Saúde. Os portugueses são dos que menos praticam desporto ou exercício físico na Europa, bastando 10-20 minutos por dia de actividade física moderada (e.g. deslocações pendulares de bicicleta) para melhorar a saúde dos indivíduos e ajudar a prevenir doenças como obesidade, hipertensão arterial, diabetes e asma, reduzindo drasticamente os custos do Sistema Nacional de Saúde. Ao nível da poluição do ar, estima-se também que haja 15 mil mortes prematuras em Portugal cada ano devido à exposição a partículas finas, resultantes principalmente do tráfego automóvel nas zonas urbanas¹⁷.

¹⁶ MUBi (2018), Contributo da MUBi para o programa Portugal Ciclável 2030. <https://mubi.pt/2018/10/18/contributo-da-mubi-para-o-programa-portugal-ciclavel-2030/>

¹⁷ 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.

Por outro lado, é consensual na comunidade científica a relação da morbilidade por doenças respiratórias com a má qualidade do ar em zonas urbanas, sendo que a origem das emissões em zonas urbanas tem origem no uso do automóvel. Nesse sentido não é uma surpresa os estudos que cada vez mais relacionam a gravidade dos casos de covid-19 com pré-condições de patologias respiratórias por exposição das populações ao tráfego automóvel. Proteger a saúde das pessoas e aliviar o funcionamento do SNS requer drásticas melhorias da qualidade do ar.

Eixo 6: A Reconversão Industrial

O sector industrial da bicicleta em Portugal deve merecer uma maior atenção por parte do Governo e legisladores, destacando-se na área dos transportes pelo facto das exportações possuírem uma maior percentagem de incorporação nacional.

A MUBi recomenda que o “Programa de reconversão e de apoio à transição da indústria automóvel e da mobilidade”, mencionado neste eixo, fomente uma efetiva mudança de paradigma de mobilidade, construindo políticas de estímulo à procura de meios de transportes energeticamente mais eficientes e sem as externalidades negativas do automóvel para a sociedade, como a bicicleta e os transportes coletivos.

Eixo 9. Um Novo Paradigma para as Cidades e a Mobilidade

Para a melhoria da qualidade de vida de uma significativa parte dos portugueses, maior eficiência de utilização de recursos, e redução de emissões de poluentes, é fundamental uma mudança de paradigma nas políticas de ordenamento e desenho das cidades e de mobilidade urbana. Sobre a progressiva adaptação das cidades à vida sem carro, o Primeiro Ministro António Costa, há menos de um ano, usava as seguintes palavras: “*uma mudança radical no paradigma da mobilidade [...] ao longo da próxima década, uma grande revolução que as cidades vão ter que fazer na forma de se poder deslocar na cidade.*”¹⁸

A mudança do paradigma da mobilidade não pode focar-se na mudança de motorização e desenvolvimento tecnológico do automóvel, mas, antes, ter uma abordagem mais abrangente e holística sobre esta matéria. O que deverá incluir simultaneamente políticas de ordenamento do território e sociais que conduzam a uma redução de necessidades de viagens e distâncias de movimentos pendulares, maior equidade de acessibilidade aos modos sustentáveis e transferência do transporte motorizado individual para os modos com menor intensidade energética e carbónica por passageiro-km, mais eficientes no uso do espaço urbano e mais saudáveis, Fig. 1.

<https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehz135>

¹⁸ António Costa, Braga, 10 de Setembro de 2019.

<https://mubi.pt/en/2019/10/09/antonio-costa-mudanca-radical-no-paradigma-da-mobilidade/>

Mobilidade em bicicleta, elemento essencial para a recuperação sustentável

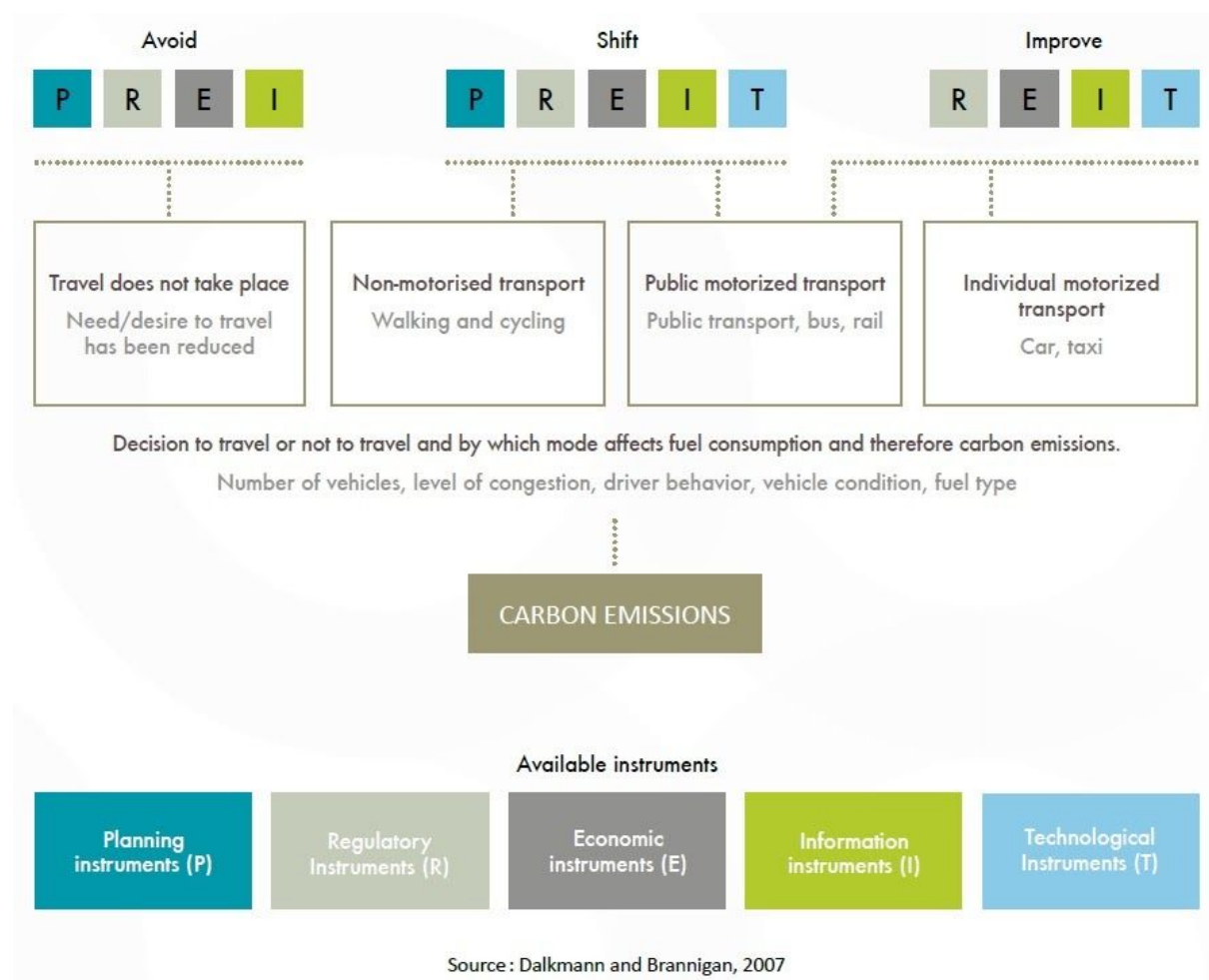


Fig.1: Abordagem A-S-I: Avoid-Shift-Improve.

3. Recomendações

Aceleração da execução da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030

O Eixo Estratégico “Um Novo Paradigma para as Cidades e a Mobilidade” deve ter uma forte interligação com a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030 (ENMAC 2020-2030)¹⁹, comungando da aposta clara de convergência com a quota modal média da utilização da bicicleta na Europa até ao final da década. No entanto, recomendamos uma revisão do plano Portugal Ciclável 2030, de forma a incluir medidas complementares que contribuam para alterar a actual cultura de mobilidade em Portugal - nomeadamente campanhas para a alteração da escolha modal, redução do risco rodoviário

¹⁹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, *Diário da República* n.º 147/2019, Série I de 2019-08-02.
<https://dre.pt/application/conteudo/123666113>

Mobilidade em bicicleta, elemento essencial para a recuperação sustentável

através de mais e melhor fiscalização e medidas de acalmia de tráfego, programas de incentivo à aquisição e às deslocações em bicicleta, etc.

Tendo em conta as vicissitudes criadas pela crise da pandemia de Covid-19, e resultante de Projectos de Resolução do PS, PSD, PAN e PEV, a Assembleia da República deliberou recentemente recomendar ao Governo que priorize, acelere e amplie a execução da ENMAC 2020-2030 e a prossecução dos seus objectivos^{20,21}.

Reforço do investimento na mobilidade em bicicleta

Com o significativo aumento de vendas e procura pela utilização da bicicleta desde o início da pandemia, existe um enorme potencial para esta mudança.

Por outro lado, a crise económica e social decorrente da crise sanitária durará vários anos, e, como observado na crise económica de 2008, com a degradação das condições económicas, é muito provável que a utilização da bicicleta venha a aumentar de importância e assuma um papel indispensável na mobilidade dos cidadãos.

A MUBi defende um reforço do investimento do Estado na mobilidade em bicicleta, com:

- 10% do orçamento total para transportes, com pelo menos 20 Euros per capita por ano.

Estes valores comparam com os cerca de 30 Euros per capita alocados anualmente para a mobilidade em bicicleta nos Países Baixos, e com os recentemente anunciados 11.5 Euros per capita do Plano de Recuperação da região da Lombardia para 2021²². Também o Governo da República da Irlanda anunciou, no seu programa de governação, que irá atribuir 10% do orçamento total para transportes à mobilidade em bicicleta e outros 10% para o modo pedonal²³. Num questionário que a MUBi levou a cabo junto dos candidatos a deputado nas últimas Eleições Legislativas, perto de dois terços considerou que o investimento anual do Estado na mobilidade em bicicleta deve ser superior a 10 Euros per capita, sendo que um terço defendeu um montante de pelo menos 20 Euros per capita²⁴.

²⁰ Resolução da Assembleia da República n.º 61/2020, *Diário da República* n.º 150/2020, Série I de 2020-08-04.

<https://dre.pt/web/guest/home/-/dre/139472784/details/maximized>

²¹ MUBi (2020), Execução da estratégia nacional para a mobilidade em bicicleta deverá ser acelerada.

<https://mubi.pt/2020/07/30/ar-recomenda-aceleracao-enmac/>

²² Regione Lombardia (2020), Piano Marshall lombardo: approvato il Programma degli interventi, 05-08-2020.

<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/direzioni-general/direzione-generale-infrastrutture-transporti-e-mobilita-sostenibile/red-piano-marshall-infr>

²³ *Programme for Government, Our Shared Future*, Junho de 2020.

https://www.finegaei.ie/app/uploads/2020/06/ProgrammeforGovernment_Final_16.06.20-1.pdf

²⁴ MUBi (2019), Legislativas 2019: Centenas de candidatos assumem compromisso de apoio à mobilidade em bicicleta.

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

Mobilidade em bicicleta, elemento essencial para a recuperação sustentável

Este orçamento deve ser integrado e coordenado no âmbito da ENMAC 2020-2030, e primordialmente direcionado para:

- criação de condições de conforto e segurança para a utilização quotidiana da bicicleta, e em especial:
 - acalmia de tráfego,
 - redes de percursos seguros para deslocações em bicicleta,
 - sistemas de bicicletas partilhadas,
 - massificação de parqueamentos para bicicleta;
- apoio ao desenvolvimento, implementação e execução de Planos de Acção de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) de última geração²⁵, no que à componente da mobilidade em bicicleta diz respeito;
- criação de ligações pedonais e cicláveis e redução da severidade no atravessamento e acompanhamento dos principais corredores rodoviários e auto-estradas;
- promoção da intermodalidade com os transportes públicos, através do melhoramento da acessibilidade em bicicleta às estações de comboios e outras interfaces de transportes públicos, juntamente com parqueamentos de curta e longa duração e estações de sistemas de bicicletas partilhadas nestas localizações, assim como a eliminação de barreiras ao transporte de bicicletas nos transportes públicos (ferroviários, rodoviários e fluviais);
- reforço dos incentivos à aquisição de bicicletas (convencionais, elétricas e de carga), apoio às reparações, e lançamento de um programa nacional de incentivos financeiros e/ou fiscais à utilização da bicicleta nas deslocações pendulares casa-trabalho, de forma a aumentar a adoção de hábitos de mobilidade em bicicleta por parte de um grupo mais abrangente de pessoas;
- criação de uma nova cultura de mobilidade sustentável, com campanhas de comunicação, programas e acções de formação, etc.

Cidades dos 15 minutos

O novo paradigma para as cidades deverá integrar o conceito de cidades ou bairros dos 15 minutos, combatendo a dispersão urbana e com uma interligação clara entre políticas de ordenamento do território, sociais, de habitação e de transportes, em que as pessoas possam aceder aos seus destinos quotidianos essenciais (emprego, escolas, serviços, parques, etc.) através de uma caminhada de no máximo um quarto de hora a partir de suas casas. Vejam-se, por exemplo, as propostas de Otava²⁶ e de Paris²⁷.

²⁵ European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2019), Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition).

<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>, <https://www.eltis.org/mobility-plans/mobility-plan-support>, <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>, <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

²⁶ City of Ottawa (2019), The 5 Big Moves - A New Official Plan.

https://engage.ottawa.ca/the-new-official-plan/news_feed/the-5-big-moves

²⁷ Paris En Commum (2020), Ville du 1/4h.

<https://annehidalgo2020.com/thematique/ville-du-1-4h/>

Eliminação da insegurança rodoviária

Apenas o impacto social e económico negativo da sinistralidade rodoviária, particularmente grave dentro das localidades comparativamente com os restantes países europeus, representa para o país um custo anual de 2,3 mil milhões de Euros, equivalente a 1,2% do PIB nacional²⁸.

O Plano de Recuperação deverá determinar a criação e implementação de uma Visão Zero - com o objectivo de zero mortes nas ruas e estrada em Portugal - para 2030, que assuma de uma vez por todas uma política séria, moderna e decisiva à eliminação da insegurança rodoviária²⁹. A estratégia e objectivos de combate à sinistralidade rodoviária deverão estar interligados com a promoção da transferência modal do automóvel para modos mais sustentáveis, e integrados com as políticas de transporte e de uso dos solos³⁰.

Saúde

Integrar a promoção da mobilidade activa nas políticas nacionais de saúde, acompanhando as recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS) nesta matéria³¹.

Nas palavras do Primeiro Ministro António Costa, aquando do lançamento, em Lisboa, do Plano Global para a Promoção da Actividade Física, da OMS: *“Fazer de cada rua um local para a prática de uma vida activa e saudável. [...] a invasão do território pelas ciclovias, a criação de pavimentos confortáveis, o permitir uma melhor deslocação, o diminuir a presença do automóvel na cidade, o aumento do transporte público e o aumento dos modos de mobilidade suave são absolutamente essenciais para introduzirem na nossa vida do dia-a-dia um modo de vida mais saudável.”*³²

De veículos poluentes para modos sustentáveis

No Eixo Estratégico 6, “A Reconversão Industrial”, a MUBi advoga também a implementação de um sistema de incentivos para a eliminação progressiva dos segmentos mais antigos e

²⁸ Sinistralidade rodoviária tem impacto económico e social negativo de 1,2% do PIB, *Público*, 18-11-2018.

<https://www.publico.pt/2018/11/18/sociedade/noticia/sinistralidade-rodoviaria-impacto-economico-social-negativo-12-pib-1851543>

²⁹ Estrada Viva, Visão Zero.

<https://sites.google.com/view/estradaviva/vis%C3%A3o-zero>

³⁰ ITF (2019), Road Safety in European Cities: Performance Indicators and Governance Solutions, *International Transport Forum Policy Papers*, No. 67, OECD Publishing, Paris.

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/road-safety-european-cities-performance-indicators.pdf>

³¹ 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>

³² António Costa, Lisboa, 4 de Junho de 2018.

<https://mubi.pt/2018/06/08/plano-mundial-para-a-promocao-da-actividade-fisica/>

poluentes da frota automóvel, através de apoios à compra de bicicletas e/ou passes de transportes coletivos aquando o abate do veículo.

Eficiência energética de edifícios

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 maior³³.

A Directiva da União Europeia (EU 2018/844) relativa ao Desempenho Energético dos Edifícios inclui agora referências às questões da mobilidade³⁴. O Plano de Recuperação Económica deverá avançar a introdução de um quadro juridicamente vinculativo de requisitos mínimos de estacionamento para bicicletas em edifícios e de reversão da política de requisitos mínimos de estacionamento automóvel passando a ser estabelecidos limites máximos.

Políticas fiscais

Salientamos, ainda, a necessidade de políticas fiscais que penalizem os modos de transporte com maiores externalidades negativas, beneficiando aqueles que apresentam vantagens para a sociedade. Na Europa, as receitas dos impostos sobre os combustíveis (ISP), portagens, etc não chega para cobrir, nem sequer metade dos custos sociais destas externalidades. Contrariamente ao que muitos pensam, o Estado ainda subsidia muito o modo rodoviário ao não cobrar as suas externalidades³⁵.

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

<https://mubi.pt/>

geral@mubi.pt

21 de Agosto de 2020

³³ 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

³⁴ 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>

³⁵ Motorists Should Pay Full Costs Of Road Pollution, Deaths And Damage, Says EU Transport Commissioner, *Forbes*, 24-01-2019.

<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/01/24/motorists-should-pay-full-costs-of-road-pollution-deaths-and-damage-says-eu-transport-commissioner/#be0279b2c0b3>