



Mais e melhor mobilidade sustentável por uma sociedade mais saudável

Contributo e propostas da MUBi para o Orçamento do Estado para 2021

Resumo

Com a pandemia de Covid-19, tornou-se clara a **urgência de requalificação dos espaços urbanos e de mudança do paradigma de mobilidade. A utilização da bicicleta traz diversos e comprovados benefícios** ambientais, sociais, económicos e de saúde pública. Em acréscimo, é o único modo de transporte que responde ao triplo desafio de i) recuperação económica e criação de emprego, ii) crise climática e iii) distanciamento físico necessário pela pandemia. Constitui, por isso, um **elemento essencial para a resiliência das cidades e a recuperação sustentável do país.**

A MUBi defende um **reforço significativo do investimento na mobilidade em bicicleta por parte do Estado**, garantindo pelo menos 5% do orçamento total do sector de transportes em 2021 e aumentando progressivamente para 10% até 2025.

Em linha com a recomendação da Assembleia da República ao Governo, consideramos essencial a **priorização e aceleração da execução da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030 (ENMAC 2020-2030) e da prossecução dos seus objectivos**, em resposta à crise da pandemia de Covid-19.

O Orçamento do Estado para 2021 deverá alocar verbas para a execução da ENMAC 2020-2030 e a concretização das suas medidas, e em particular para:

- Campanhas para alteração da cultura de mobilidade
- Apoio à criação de redes de percursos seguros para a utilização da bicicleta
- Implementação de soluções que promovam a complementaridade da bicicleta com os transportes públicos
- Reforço dos incentivos à aquisição de bicicletas
- Programa de incentivos às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta
- Programa de apoio às reparações de bicicletas
- Programa de apoio à micrologística urbana em bicicleta
- Apoio ao desenvolvimento de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável por parte dos municípios portugueses
- Formação de técnicos de organismos públicos nas áreas da mobilidade activa e sustentável

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 mobilidade¹. Governos de numerosos países, regiões e cidades de todo o mundo têm vindo 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 humanos, seguros, saudáveis, amigos do ambiente, resilientes e sustentáveis.

O sector da mobilidade e transportes é um dos *elefantes na sala* no que respeita às emissões de poluentes e gases com efeito de estufa (GEE). É responsável por 23% das emissões totais de GEE e por 37% do consumo de energia final em Portugal (contra 30%, em média, na União Europeia). Os transportes rodoviários são, de longe, o subsector dominante, e as emissões rodoviárias têm vindo a aumentar desde 2013².

O Pacto Ecológico Europeu³ e o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030)⁴ estipulam objectivos de redução de emissões de GEE no sector dos transportes em 40% até 2030 e 90% até 2050. Estas metas são inconcebíveis de poderem ser cumpridas sem uma significativa transferência modal para a utilização da bicicleta e complementaridade com os transportes públicos. Com este propósito, o PNEC 2030 incorpora um interessante grupo de medidas de apoio e estímulo à mobilidade em bicicleta e à mobilidade activa, em geral, incluindo a implementação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030.

Um recente estudo (análise pré-Covid) da Aliança Europeia de Saúde Pública (EPHA na sigla original) revela que os custos anuais de saúde resultantes da poluição do ar são de 1159 euros para cada habitante em Lisboa e 950 euros no Porto, e para as duas cidades em conjunto de 862 milhões de euros por ano⁵. A poluição do ar, que era já responsável por cerca de 15 mil mortes prematuras a cada ano em Portugal devido à exposição a partículas finas, resultantes principalmente do tráfego automóvel nas zonas urbanas⁶, veio agora constituir-se como um factor agravador de comorbilidades associadas a maior risco e taxas mais elevadas de mortalidade por Covid-19⁷.

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

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

² Comissão Europeia (2020), Semestre Europeu - Relatório relativo a Portugal de 2020.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1584543810241&uri=CELEX%3A52020SC0521>

³ Comissão Europeia (2019-2020), Pacto Ecológico Europeu.

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

⁴ Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020: Aprova o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030).

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

⁵ CE Delft (2020), Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport, European Public Health Alliance.

<https://cleanair4health.eu/wp-content/uploads/sites/2/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport-c.pdf>

⁶ 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>

⁷ A. Pozzer et. al. (2020), Regional and global contributions of air pollution to risk of death from COVID-19, *Cardiovascular Research*, cvaa288.

Os benefícios socioeconómicos quantificáveis da actual utilização da bicicleta na União Europeia (UE) estão avaliados em mais de 150 mil milhões de euros por ano. 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 Saúde⁸. 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 anuais na UE, dos quais 16.8 mil milhões de euros em Portugal (7.2% do PIB do país)⁹.

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 (ECF) 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 trabalho¹⁰. 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.

Só a indústria portuguesa da bicicleta emprega directamente perto de 9 mil pessoas e indirectamente cerca de 30 mil¹¹. Com 2.7 milhões de bicicletas produzidas, e mais de 400 milhões de euros em exportações, Portugal foi em 2019 o maior produtor de bicicletas da Europa¹².

O desenvolvimento tecnológico e o crescimento do mercado da bicicleta com assistência eléctrica tem vindo a auxiliar o acesso à utilização da bicicleta por um espectro cada vez mais largo da população (faixas etárias, condições físicas, distâncias, orografias). A Deloitte prevê 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 década¹³. Em conjunto com a difusão e expansão de sistemas de bicicletas partilhadas, a bicicleta, convencional e eléctrica, adquire um enorme potencial para proporcionar uma significativa proporção de deslocações diárias. No entanto, para que tal aconteça deverá ser assegurado

<https://academic.oup.com/cardiovasces/advance-article/doi/10.1093/cvr/cvaa288/5940460>

⁸ European Cyclists' Federation (2018), The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe. <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

⁹ Comissão Europeia (2019), Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities.

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

¹⁰ 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>

¹¹ ABIMOTA, Carta Aberta ao Primeiro Ministro, 8 de Maio de 2020.

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

¹² eurostat (2020), Which EU country is the biggest producer of bicycles?

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20200813-2>

¹³ 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>

um ambiente que proteja e priorize a bicicleta, e assim tornar-se uma alternativa viável ao automóvel para cada vez mais pessoas e multitudes de deslocações quotidianas.

A bicicleta veio, ainda, durante a pandemia de Covid-19 provar-se um modo de transporte saudável e seguro. A Organização Mundial da Saúde recomenda a sua utilização, ou o caminhar, nas deslocações necessárias, sempre que possível¹⁴. O uso da bicicleta permite o distanciamento físico e ajuda a cumprir os níveis de actividade física recomendados, reforçando o sistema imunitário e reduzindo o risco de várias doenças graves, como hipertensão, diabetes, obesidade, alguns tipos de cancro e outras doenças crónicas.

A bicicleta contribui, também, para aliviar a utilização do transporte motorizado particular devido a um receio na utilização dos transportes públicos, para a redução de congestionamentos de tráfego e custos económicos associados, para a melhoria da qualidade do ar, a redução de emissões de GEE e emissões de partículas, o ruído e o consumo de energia. Contribui, ainda, para reforçar a coesão social, para o comércio e negócios locais e para a qualidade do espaço urbano.

Como aconteceu por quase todo o mundo, também em Portugal a procura pela utilização da bicicleta aumentou substancialmente no decorrer da presente pandemia¹⁵. Em resultado, registaram-se aumentos significativos também ao nível das vendas, de bicicletas novas e usadas, e na procura de serviços de reparação¹⁶.

A crise social e económica resultante da crise sanitária durará vários anos. 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 de muitas pessoas.

A mobilidade em bicicleta constitui um elemento essencial para a resiliência das cidades e recuperação sustentável do país. Em acréscimo aos restantes comprovados benefícios, 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 físico.

2. Reforço significativo do investimento na mobilidade em bicicleta

A MUBi defende um **reforço significativo do investimento na mobilidade em bicicleta por parte do Estado, garantindo pelo menos 5% do orçamento total do sector de transportes em 2021 e aumentando progressivamente para 10% até 2025**. Este investimento deverá permitir a aceleração da execução da Estratégia Nacional para a

¹⁴ World Health Organization (2020), Moving around during the COVID-19 outbreak. <https://who.canto.global/v/coronavirus/s/MFSQ0>

¹⁵ Eco-Counter (2020), Suivez l'évolution de la fréquentation vélo pays par pays. <https://www.eco-compteur.com/analyse-frequentation-velo/>

¹⁶ Desconfinados, os portugueses estão a comprar mais bicicletas, *Público*, 18 de Maio de 2020. <https://www.publico.pt/2020/05/18/local/noticia/desconfinados-portugueses-estao-comprar-bicicletas-1916823>

Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030 e da prossecução dos seus objectivos, em resposta urgente à crise da pandemia de Covid-19.

Estes valores estão alinhados com o objectivos estabelecidos pelo Governo de convergência com a quota modal média da bicicleta na Europa, com pelo menos 10% das deslocações nas cidades portuguesas a serem realizadas neste modo até 2030.

Comparativamente, os Países Baixos investem anualmente 30 euros per capita na melhoria das condições para a utilização da bicicleta, e a Região da Lombardia recentemente anunciou a alocação em 2021 de 11.5 euros per capita do seu Plano de Recuperação para medidas de apoio e estímulo à mobilidade em bicicleta¹⁷. 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 pedonal (360 milhões de euros por ano, ao longo dos próximos cinco anos)¹⁸.

3. Orçamento do Estado para 2021

De acordo com Relatório do Orçamento do Estado para 2021¹⁹ (OE 2021), a promoção da mobilidade activa enquanto aposta para uma melhoria da qualidade de vida das pessoas nas cidades e da atractividade do espaço urbano, é um dos temas-chave em que assentará a política de investimento e actuação ao nível dos transportes e mobilidade urbana para 2021.

O Relatório do OE 2021 menciona que dar-se-á continuidade à implementação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC), da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Pedonal (ENMAP) e do Programa Portugal Ciclável 2030. Tendo em consideração que também indica que será feito um **investimento forte no reforço de soluções de mobilidade ativa nas cidades**, nomeadamente através do apoio à construção de novas **redes de vias cicláveis**, do apoio à implementação de **soluções que promovam a complementaridade destas soluções de transporte com a rede de transporte público** e na manutenção dos **apoios à aquisição de bicicletas**, a MUBi apresenta as seguintes propostas:

O Orçamento do Estado para 2021 deverá alocar verbas para a execução da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030 (ENMAC 2020-2030)²⁰ e a concretização das suas medidas, e em particular para:

¹⁷ 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-trasporti-e-mobilita-sostenibile/red-piano-marshall-infr>

¹⁸ *Programme for Government, Our Shared Future*, Junho de 2020.

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

¹⁹ XXII Governo Constitucional (2020), Relatório do Orçamento do Estado para 2021.

[http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=61485\[...\]47526d&fich=ppl61-XIV-15.pdf&Inline=true](http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=61485[...]47526d&fich=ppl61-XIV-15.pdf&Inline=true)

²⁰ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019: Aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030.

<https://dre.pt/home/-/dre/123666113/details/maximized>

- **Campanhas para alteração da cultura de mobilidade**

Campanhas, com abrangência nacional, para a promoção do uso dos modos activos e sustentáveis e sobre os prejuízos sociais, ambientais e económicos do transporte motorizado individual.

- **Apoio à criação de redes de percursos seguros para a utilização da bicicleta**

O investimento em infraestruturas seguras e de qualidade para a utilização da bicicleta tem um papel preponderante para o incremento do recurso a este modo de transporte nas deslocações quotidianas^{21,22}, em alternativa ao automóvel individual, e apresenta razões de custo-benefício muito favoráveis²³.

Estas intervenções deverão ter ênfase na redução do tráfego motorizado e da sua velocidade e na segurança nas intersecções, com medidas de acalmia de tráfego.

- **Implementação de soluções que promovam a complementaridade da bicicleta com os transportes públicos**, designadamente:

- **parqueamentos para bicicleta** nos interfaces de transporte
- e a eliminação de barreiras ao **transporte de bicicletas nos transportes públicos**

- **Reforço dos incentivos à aquisição de bicicletas**

Como dado a conhecer num recente comunicado conjunto²⁴, a MUBi e a ZERO propõem:

- Os incentivos para a aquisição de **bicicletas convencionais** devem aumentar para os 50%, com um aumento do limite máximo para os 200 euros e para um total de 5000 bicicletas.
- Os incentivos para a aquisição de **bicicletas com assistência eléctrica** devem manter-se nos 50%, com um aumento do limite máximo para os 500 euros e para um total de 5000 bicicletas.
- Autonomizar a categoria **bicicletas de carga**, mantendo o incentivo em 50%, aumentando o limite máximo para os 750€ para um total de 500 unidades.

²¹ R. Felix, P. Cambra e F. Moura (2020), Build it and give 'em bikes, and they will come: The effects of cycling infrastructure and bike-sharing system in Lisbon, *Case Studies on Transport Policy* 8(2), pp. 672-682.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2213624X20300183>

²² R. Marques et. al. (2015), How infrastructure can promote cycling in cities: Lessons from Seville, *Research in Transportation Economics* 53, pp. 31-44.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S073988591500061X>

²³ J. Bueker et. al. (2015), Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: application to two bicycle highways, *Journal of Transport & Health* 2(4), pp. 549-562.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S221414051500674X>

²⁴ MUBi e ZERO (2020), Incentivos de apoio à mobilidade activa previstos no OE 2021 devem ser mais atractivos.

<https://mubi.pt/2020/10/18/incentivos-de-apoio-a-mobilidade-activa-previstos-no-oe-2021-devem-ser-mais-atractivos/>

<https://zero.org/incentivos-de-apoio-a-mobilidade-ativa-previstos-no-oe-2021-devem-ser-mais-atractivos/>

Em Itália, o Decreto Rilancio (o Decreto de Relançamento) criou um “Bonus Bici” em que reembolsará para a aquisição da bicicleta até 60% do seu valor com um máximo de 500 euros – num total de 210 milhões de euros²⁵. É caricato que, mesmo em Portugal o Município de Lisboa disponibilizou três milhões de euros para apoiar a aquisição de bicicletas convencionais e eléctricas²⁶, quase dez vezes superior ao que o Fundo Ambiental disponibiliza em 2020 para o país todo.

- **Programa de incentivos às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta**

A MUBi e a ZERO propõem, também, que se inicie o mais brevemente possível um programa de incentivo a movimentos pendulares casa-trabalho em bicicleta, a exemplo dos que já existem em vários países europeus.

Este tipo de programas tem um grande potencial na transferência modal efectiva do automóvel para a bicicleta nas deslocações quotidianas, e comprovadamente resulta num excelente retorno positivo para a sociedade, nomeadamente em termos de saúde pública e também, e por conseguinte, de redução do absentismo laboral.

O programa francês – l’Indemnité Kilométrique Vélo -, iniciado em 2015, recompensa os trabalhadores em 0.25 euros por quilómetro percorrido em bicicleta, até um valor máximo anual de 200 euros²⁷. Na Holanda, os trabalhadores podem agora alugar uma bicicleta por 7 euros por mês, e são recompensados em 0.17 euros por cada quilómetro pedalado²⁸. O programa belga existe desde 1999, recompensa os trabalhadores em 0.23 euros por quilómetro, e participam nele mais de 500 mil pessoas²⁹, cerca de 11% da força laboral do país.

- **Programa de apoio às reparações de bicicletas**

Dado ser mais sustentável encorajar a reparação de milhares de bicicletas que não eram usadas com frequência, a MUBi e a ZERO consideram fundamental a emissão de vouchers de 50 euros para a reparação de até 50.000 bicicletas.

²⁵ Bonus bici, meglio tardi che mai: rimborsi per tutti dal 4 novembre, *La Repubblica*, 2 de Setembro de 2020.

https://www.repubblica.it/dossier/ambiente/green/2020/09/02/news/bonus_bici_in_arrivo_costa_rimborsi_dal_4_novembre_-266097161/

²⁶ Câmara Municipal de Lisboa (2020), Programa de apoio à aquisição de bicicletas novas para uso cidadão.

<https://www.lisboa.pt/programa-de-apoio-aquisicao-de-bicicletas>

²⁷ 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

²⁸ 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>

²⁹ 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/>

No Reino Unido, o governo disponibilizou meio milhão de vouchers de 55 euros para usar em reparações de bicicletas – num total de cerca de 28 milhões de euros. França, num plano anunciado a 30 de abril deste ano para encorajar o uso da bicicleta, criou um programa de vouchers de 50 euros, com o mesmo propósito.

- **Programa de apoio à micrologística urbana em bicicleta**

A bicicleta tem 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 motorizados³⁰. A logística urbana é responsável por 15% do total das viagens nas cidades, mas contabiliza 30% de toda a energia consumida pelos transportes urbanos³¹. 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 cidades³².

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 ano³³, fazendo da bicicleta uma das mais importantes ferramentas para os objectivos europeus de quase-zero emissões da logística urbana em 2030³⁴ e, simultaneamente, para o descongestionamento das cidades.

O estímulo à descarbonização da logística urbana através da substituição de veículos motorizados por bicicletas é, aliás, uma das medidas constantes do Programa do Governo³⁵, uma das prioridades do Programa Nacional de Investimentos 2030³⁶, e uma das medidas assumidas no Plano Nacional Energia e Clima 2030.

³⁰ 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>

³¹ 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

³² World Economic Forum (2020), *The Future of the Last-Mile Ecosystem*.

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

³³ 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>

³⁴ 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>

³⁵ Programa do XXII Governo Constitucional 2019-2023 (2019), p. 67.

<https://www.portugal.gov.pt/gc22/programa-do-governo-xxii/programa-do-governo-xxii-pdf.aspx?v=%C2%ABmlkvi%C2%BB=54f1146c-05ee-4f3a-be5c-b10f524d8cec>

³⁶ 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>

- **Apoio ao desenvolvimento de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável por parte dos municípios portugueses**

Os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) são instrumentos estratégicos desenhados para satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e empresas nas cidades e aglomerações para uma melhor qualidade de vida. Baseiam-se nas práticas de planeamento existentes e levam em consideração os princípios de integração, participação e avaliação³⁷.

Os PMUS poderão ajudar a colmatar os muito erros levados a cabo em Portugal no uso de financiamentos comunitários destinados a reduzir a utilização do automóvel em meio urbano e fomentar a transferência modal para os modos activos e mais sustentáveis.

- **Formação de técnicos de organismos públicos nas áreas da mobilidade activa e sustentável**

A formação e actualização de técnicos de autarquias, institutos públicos e outros organismos do Estado nas áreas da mobilidade activa, inclusiva e sustentável e cidadania rodoviária, é fundamental para promover-se a alteração dos actuais padrões de mobilidade.

A Resolução do Conselho de Ministros que aprovou a ENMAC 2020-2030, determinou que as suas 51 medidas estivessem definidas, calendarizadas e orçamentadas até ao final de 2019, o que, passado quase um ano, continua ainda por acontecer. Em linha com a recomendação da Assembleia da República ao Governo³⁸, consideramos essencial a priorização e aceleração da execução da ENMAC 2020-2030 e da prossecução dos seus objectivos.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

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

30 de Outubro de 2020

³⁷ Eltis - The Urban Mobility Observatory, Mobility Plans.
<https://www.eltis.org/mobility-plans>

³⁸ Resolução da Assembleia da República n.º 61/2020.
<https://dre.pt/home/-/dre/139472784/details/maximized>