



# Contributo da MUBi para o Acordo de Parceria - Portugal 2030, na fase de consulta pública

## 1. Enquadramento

Em termos de mobilidade urbana, o Governo deve começar por reconhecer que a aplicação do quadro de apoios comunitários que agora termina, **o Portugal 2020, falhou rotundamente em contribuir para reduzir o número de carros nas cidades e a ameaça que estes constituem ao uso dos modos activos de deslocação.**

O sector da mobilidade e transportes em Portugal é caracterizado por uma forte **dependência do uso do automóvel particular** - é o segundo país da União Europeia com maior proporção de quilómetros-passageiro feitos de carro<sup>1</sup>. As **emissões do sector dos transportes em Portugal** vêm a aumentar continuamente desde 2013, e este passou em 2019 a ser o sector com maior peso (28%) nas emissões do país<sup>2</sup>. O transporte rodoviário é responsável por mais de 95% das emissões do sector e também a principal causa da **poluição do ar nas cidades**, que cada ano mata prematuramente mais de 6 mil pessoas em Portugal.

A poluição do ar custa anualmente perto de mil milhões de euros (dados pré-Covid) só nas cidades do Porto e de Lisboa<sup>3</sup>. A inacção das autoridades portuguesas nesta matéria, motivou a Comissão Europeia, após reiterados avisos, a mover uma acção contra Portugal no Tribunal de Justiça da União Europeia<sup>4</sup>.

Portugal tem dos **piores indicadores de segurança rodoviária dentro das localidades** da União Europeia. Em 2019, morreram em Portugal, por atropelamento, 134 pessoas a pé e 26 em bicicleta, a maioria dentro de localidades<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Eurostat (2018), Car travel dominates EU inland passenger journeys.

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20180917-1>

<sup>2</sup> Agência Portuguesa do Ambiente (2021), Portuguese National Inventory Report on Greenhouse Gases Emissions 1990-2019.

[https://www.apambiente.pt/sites/default/files/\\_Clima/Inventarios/NIR20210415.pdf](https://www.apambiente.pt/sites/default/files/_Clima/Inventarios/NIR20210415.pdf)

<sup>3</sup> European Public Health Alliance (2020), Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport.

<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>

<sup>4</sup> Comissão Europeia, Qualidade do ar: Comissão intenta acção contra Portugal no Tribunal de Justiça da União Europeia por elevados níveis de dióxido de azoto, 12 de Novembro de 2021.

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip\\_21\\_5353](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip_21_5353)

<sup>5</sup> Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2019), Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária 2019.

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030<sup>6</sup> tem por objectivo que a **utilização da bicicleta como modo de transporte em Portugal convirja com a média do resto da Europa**. Entre outras, a ENMAC estabelece a meta de que até 2030 pelo menos **10% das viagens nas cidades portuguesas sejam feitas em bicicleta**. Terá de haver **mais de meio milhão de ciclistas quotidianos** até ao final da década. Alcançar esses objectivos requer um **grande esforço e investimento colectivo do Estado para uma profunda transformação da mobilidade urbana em Portugal**.

Contudo, o Governo português optou por excluir a mobilidade activa do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), ao mesmo tempo que destinou mais de 700 mil milhões de euros à construção de mais estradas, com duras críticas de organizações ambientalistas portuguesas e europeias e mesmo da Comissão Europeia. Uma análise da European Cyclists' Federation aos PRR dos vários Estados Membros, colocou Portugal a vermelho na cauda da Europa<sup>7</sup>.

Em comparação, Espanha destinou 3 mil milhões de euros do PRR para a mobilidade activa<sup>8</sup>. A República da Irlanda, com metade da população portuguesa, investe 360 milhões de euros por ano (1 milhão por dia) nos modos activos<sup>9</sup>.

Com a **Lei de Bases do Clima**<sup>10</sup>, recentemente aprovada pela Assembleia da República, a legislação portuguesa passa a determinar que **o Estado tem o dever de promover o uso dos modos activos**.

## 2. Análise e recomendações

Na secção 2.2. do documento da versão preliminar do Acordo de Parceria - Portugal 2030, “Objetivo Estratégico 2 – Portugal mais Verde”, **a visão apresentada para o sector dos transportes é redutora a vários níveis**. A abordagem para a mudança do paradigma da mobilidade carece ser mais alargada e abrangente do que simplesmente infraestruturas e tecnologia.

---

<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2019/Relat%C3%B3rio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodovi%C3%A1ria%202019.pdf>

<sup>6</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/131-2019-123666113>

<sup>7</sup> European Cyclists' Federation (2021), Final analysis: Cycling becomes mainstream in EU member states' COVID-19 recovery plans.

<https://ecf.com/news-and-events/news/final-analysis-cycling-becomes-mainstream-eu-member-states-covid-19-recovery>

<sup>8</sup> Gobierno de España (2021), Ábalos asegura que la Estrategia Estatal por la Bicicleta es un punto de inflexión para impulsar la bicicleta en España.

[https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transportes/Paginas/2021/070621-estrategia\\_bicicleta.aspx](https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transportes/Paginas/2021/070621-estrategia_bicicleta.aspx)

<sup>9</sup> Programme for Government: Our Shared Future, p. 13.

<https://www.gov.ie/en/publication/7e05d-programme-for-government-our-shared-future/>

<sup>10</sup> Lei de Bases do Clima - Texto de substituição

[https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=61485\[...\]f249b.pdf&Inline=true](https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=61485[...]f249b.pdf&Inline=true)

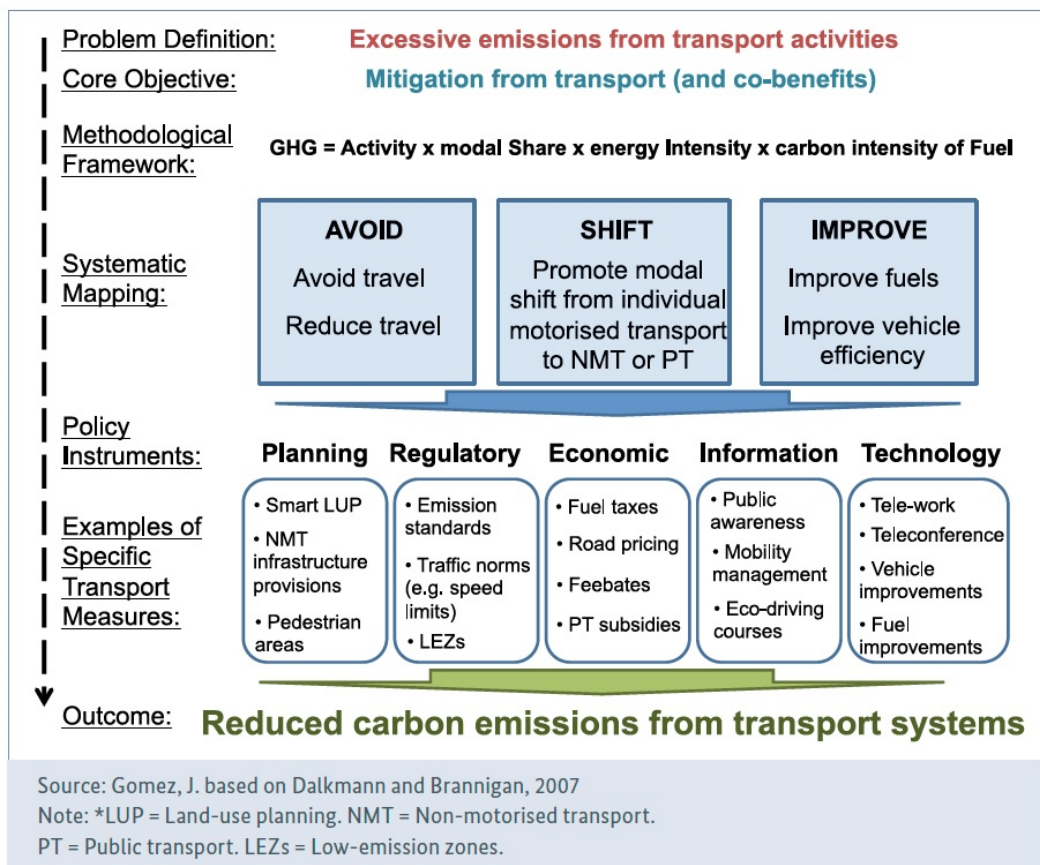


Fig. 1: Abordagem A-S-I: Avoid-Shift-Improve<sup>11</sup>.

Falta ao documento conter uma **perspectiva mais abrangente e holística da mobilidade urbana**. Por exemplo, dos cerca de 150 mil milhões de euros de benefícios sócio-económicos que a utilização da bicicleta gera cada ano na União Europeia, 73 mil milhões representam externalidades positivas ao nível da **saúde pública**<sup>12</sup>.

Saudamos os investimentos em transportes públicos, mas estes devem ser acompanhados pela promoção da multimodalidade, de forma a que a mobilidade activa seja também a coesão alimentadora de um sistema de transportes públicos bem sucedido. Este **sistema de transportes públicos bem sucedido requer complementaridade com os modos activos**, designadamente através de áreas de captação de acesso às estações com boas **acessibilidades pedonais e infraestrutura ciclável num raio de 5 a 8 km de cada estação ferroviária ou interface de transportes públicos**, o que não se verifica no território português.

Para a promoção da multimodalidade sustentável, sendo necessária, é de todo insuficiente apenas a qualificação de interfaces e paragens de transportes públicos, como o documento apresenta. As atrás referidas condições de acessibilidade em modos activos são essenciais, e o Acordo de Parceria deverá contemplá-las conjuntamente com os investimentos em transportes públicos.

<sup>11</sup> H. Dalkmann et. al. (2014), Urban Transport and Climate Change (module 5e).

<https://www.sutp.org/publications/the-role-of-transport-in-urban-development-policy-2/>

<sup>12</sup> European Cyclists' Federation (2018), The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe.

[https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling\\_final-v2.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling_final-v2.pdf)

Na Área Metropolitana de Lisboa, por exemplo, apenas 26% das pessoas residem a menos de 10 minutos a pé de uma estação ferroviária, mas quase o triplo, 72%, reside dentro de um raio de 10 minutos em bicicleta de uma estação. Os esforços para melhorar os transportes públicos devem ter em consideração que **as condições de acessibilidade a pé e em bicicleta às estações são tão importantes como a própria rede de transporte público**<sup>13</sup>.

Sendo as infraestruturas essenciais, elas não são suficientes para conduzir a uma transferência modal massiva do automóvel particular para modos mais sustentáveis. É necessário também investir, de forma continuada, na **mudança da cultura da mobilidade em Portugal**.

Relativamente à mobilidade activa, a par da dispersão urbana e modelos urbanos monofuncionais, a principal ameaça ao uso dos modos activos são o volume excessivo de automóveis e as suas velocidades. É irrealista pensarmos que conseguiremos promover a mobilidade activa nas cidades e alcançar as metas da ENMAC 2020-2030 apenas com infraestruturas dedicadas, como este documento apresenta. É fundamental **desencorajar o uso excessivo do automóvel nas cidades e baixar as velocidades motorizadas**, nomeadamente através da transformação do espaço público e massificação de medidas de gestão e físicas de acalmia de tráfego.

O Portugal 2030 deverá também, logo de início, apoiar os municípios portugueses no desenvolvimento e implementação de **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)**, seguindo os princípios de priorização dos modos activos e colectivos de deslocação para a redução da dependência do automóvel. Isto reveste-se ainda de maior importância por a Lei de Bases do Clima determinar que as autarquias desenvolvam PMUS.

Neste, como em muitos outros aspectos, parece-nos óbvio que a **Lei de Bases do Clima** seja explicitamente invocada no Acordo de Parceria, assim como nos subsequentes programas operacionais.

O documento deverá também explicitamente referir as **metas intercalares e finais da ENMAC 2020-2030**, de forma a enquadrar e frisar a importância deste plano estratégico na alteração de paradigma de mobilidade em Portugal.

Consideramos que o Objectivo Estratégico (OP) 3 - "Portugal mais Conectado" deve passar a incluir o programa **Portugal Ciclável 2030**, que nesta versão preliminar surge apenas na lista de estratégias nacionais, no final do documento, e sem qualquer menção no texto. A MUBi defende que o Portugal Ciclável 2030 seja integrado na ENMAC 2020-2030 e passe também a financiar redes de ciclovias urbanas.

---

<sup>13</sup> D. S. Vale (2020), Active accessibility and transit-oriented development: Connecting two sides of the same coin, *Urban Form and Accessibility: Social, Economic, and Environment Impacts*, Capítulo 8, Elsevier.  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780128198223000031>

Consideramos, também, que no Objectivo Estratégico (OP) 5 devem passar a existir referências explícitas a **contenção da dispersão urbana** e a **modelos urbanísticos de proximidade**, como o conceito de “cidade dos 15 minutos”.

**Não podemos aceitar, como parece indiciar este documento, que a mobilidade activa seja excluída do Programa Operacional “Acção Climática e Sustentabilidade”, e seja unicamente apoiada ao nível dos programas regionais.** Portugal tem uma estratégia nacional para a mobilidade em bicicleta e está a desenvolver uma estratégia nacional para a mobilidade pedonal.

Por fim, deixamos a seguir a lista de recomendações, que entregámos ao Governo em Março passado, juntamente com o guia da European Cyclists’ Federation para Portugal<sup>14</sup>. A MUBi insta que sejam tidos em conta, em especial, objectivos e investimentos nas seguintes vertentes:

- Promoção da mobilidade activa através de campanhas inseridas num esforço mais alargado de mudar a cultura de mobilidade em Portugal, incluindo apoio de iniciativas educacionais e motivacionais para o uso utilitário da bicicleta e o andar a pé abrangendo idosos, adultos trabalhadores e crianças no âmbito da mobilidade escolar.
- Alocar orçamentos e ampliar as ambições das estratégias nacionais para a mobilidade activa ciclável e pedonal (ENMAC 2020-2030 e ENMAP).
- Implementação de alterações do espaço público no sentido de aumentar a segurança dos modos activos, nomeadamente medidas efectivas de acalmia de tráfego, zonas 30 e de coexistência, alargamento e melhoria generalizados dos passeios e percursos pedonais.
- Redes de infraestrutura para bicicleta, respeitando as melhores práticas internacionais, ao nível urbano, peri-urbano, intermunicipal e regional, redistribuindo o espaço viário nas artérias urbanas e interurbanas e articulando com grandes equipamentos e interfaces de transporte público.
- Implementação de soluções que promovam a multimodalidade e complementariedade dos modos activos com os transportes públicos, como estacionamento para bicicletas nos interfaces e terminais de transporte público, em especial nas estações de comboio.
- Implementação de um sistema de bicicletas partilhadas nacional 'last mile', a exemplo da OVFiets (NL), integrado com os transportes públicos ferroviários e rodoviários urbanos, regionais e nacionais.
- Apoio para os municípios implementarem sistemas de bicicletas partilhadas em zonas urbanas.
- Criar o enquadramento legislativo e programas de apoio financeiro para os municípios elaborarem e implementarem Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e Planos Municipais de Segurança Rodoviária. E condicionar os apoios financeiros à existência desses planos.

---

<sup>14</sup> European Cyclists’ Federation (2020), Unlocking EU Funds For Cycling Investments: A GUIDE TO 2021-2027 PROGRAMMING DOCUMENTS - PORTUGAL  
[https://www.ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds\\_Portugal\\_final\\_1.pdf](https://www.ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds_Portugal_final_1.pdf)

- Apoios à implementação de zonas de emissões reduzidas em centros urbanos e de eco-bairros protegidos de tráfego de atravessamento e velocidades elevadas ("low-traffic neighbourhoods").
- Programa de incentivo a movimentos pendulares casa-trabalho em bicicleta, a exemplo dos que já existem em vários países europeus.
- Aumentar consideravelmente os incentivos à aquisição de bicicletas, sejam elas convencionais, elétricas ou de carga.
- Reforço e capacitação técnica para a área da mobilidade activa e sustentável das estruturas e serviços públicos que trabalham nas áreas da mobilidade e dos transportes, ordenamento do território e planeamento urbano e sinistralidade rodoviária.
- Apoios à micrologística urbana em bicicleta.
- Financiamento de projectos de investigação, desenvolvimento e inovação na área da mobilidade activa.

### 3. Notas finais

Há três aspectos urgentes e fundamentais para a mudança do paradigma da mobilidade e promoção de uma mobilidade urbana mais saudável, inclusiva, económica e ambientalmente sustentável que estão **largamente ausentes desta versão preliminar do Acordo de Parceria - Portugal 2030**:

- Condições de **acessibilidade a pé e em bicicleta às interfaces de transportes públicos**, e a sua integração com os investimentos em transportes públicos;
- **Transformação do espaço público para o tornar mais seguro para os modos activos**, desencorajando o uso excessivo do automóvel em áreas urbanas e generalizando medidas de redução efectiva de velocidades motorizadas;
- **Planeamento da mobilidade urbana sustentável e mudança da cultura da mobilidade**.

Consideramos que **o documento deve ser revisto no que respeita à mobilidade urbana**, tendo em conta as recomendações e comentários que atrás expressamos, e com uma abordagem holística e transversal dos benefícios do uso dos modos activos de deslocação e dos prejuízos da utilização excessiva do automóvel, principalmente nas cidades.

---

#### **MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta**

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

<https://mubi.pt/>      [geral@mubi.pt](mailto:geral@mubi.pt)

30 de Novembro de 2021