



Apoiar e estimular o uso dos modos activos para reduzir o consumo energético e a dependência dos combustíveis fósseis, acelerando a transição ecológica

Contributo da MUBi para o Plano de Poupança de Energia

Resumo

Dominado por uma **forte dependência da utilização do automóvel particular**, o sector dos transportes em Portugal é responsável por **37% do consumo de energia final**. Os transportes rodoviários são, de longe, o subsector mais importante e representam uma grande parte do consumo de energia e das emissões de gases com efeito de estufa do país. As emissões rodoviárias têm vindo a aumentar há uma década e este é, desde 2019, o **sector com maior peso nas emissões em Portugal**.

A **mobilidade urbana é responsável por 23%** do consumo energético do sector dos transportes. Contudo, mais de 30% das viagens em automóvel são inferiores a 3 km e 50% delas até 5 km - distâncias que podem ser feitas em 15-20 minutos de bicicleta ou em 30-50 minutos a pé. Existe, por isso, um potencial considerável para reduzir rapidamente o consumo de combustíveis fósseis na mobilidade urbana. No Plano da UE «Poupar Energia», a Comissão Europeia realça que os transportes e a mobilidade são um dos sectores chave para poupanças energéticas significativas a curto prazo, a par do aquecimento de edifícios. Para alcançar reduções importantes no consumo de petróleo é necessário **reduzir a utilização do automóvel particular**, e a transferência para um uso mais intensivo da **mobilidade activa** permite proporcionar **poupanças energéticas substanciais a curto prazo**.

A MUBi propõe um **conjunto de medidas prioritárias** para reduzir o consumo energético e a dependência dos combustíveis fósseis no sector da mobilidade e transportes, e que, simultaneamente, contribuirão para acelerar a transição ecológica, a saúde pública, a economia e a resiliência e sustentabilidade das cidades e dos sistemas de transportes:

- Dotar a ENMAC 2020-2030 de recursos e acelerar a sua implementação
- Revogar imediatamente os benefícios indiscriminados aos combustíveis fósseis
- Reduzir o limite de velocidade nas cidades e estradas e mais fiscalização
- Apoiar técnica e financeiramente os municípios na implementação de medidas rápidas de urbanismo táctico

Contributo da MUBi para o Plano de Poupança de Energia

- Melhorar a complementaridade dos transportes públicos com os modos activos
- Criar um programa nacional de incentivo às deslocações pendulares em bicicleta
- Aplicar a taxa reduzida de IVA (6%) na aquisição de bicicletas
- Fazer uma campanha de comunicação de estímulo ao uso dos modos activos
- Criar um programa de incentivos a planos e acções de gestão da mobilidade
- Liderar pelo exemplo na Administração Pública no incentivo ao uso de modos de transporte sustentáveis
- Criar um programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável
- Adaptar edifícios para a mobilidade sustentável

1. Enquadramento

O sector dos transportes em Portugal é responsável por **37% do consumo de energia final** (contra 30%, em média, na União Europeia) e depende em 95% do petróleo para satisfazer as suas necessidades energéticas¹. Este sector em Portugal é caracterizado por uma **forte dependência da utilização do automóvel particular** - é o segundo país da União Europeia que mais utiliza este modo de transporte, com 89% dos passageiro-km realizados de carro². Os transportes rodoviários são, de longe, o subsector mais importante e continuam a representar uma grande parte do consumo de energia e das emissões de gases com efeito de estufa nacionais³. Em sentido contrário aos objectivos de acção climática e à meta de redução de emissões dos transportes em pelo menos 40% até 2030, com que Portugal se comprometeu⁴, as emissões rodoviárias têm vindo a aumentar há uma década e o sector dos transportes é, desde 2019, o sector com maior peso (28%) nas emissões do país⁵. O transporte rodoviário é responsável por mais de 95% do consumo energético e das emissões do sector e, também, a principal causa da falta de qualidade do ar nas nossas cidades⁶.

A transformação da frota automóvel em veículos eléctricos é **demorada e largamente insuficiente** para dar resposta às necessidades de redução do consumo energético e da dependência dos combustíveis e às metas climáticas nesta década^{7,8}. Também não resolve muitos dos outros problemas relacionados com o uso do automóvel nas zonas urbanas – nomeadamente o consumo de espaço, congestionamentos de trânsito, sinistralidade, emissão de partículas, etc. Alcançar esses objectivos requer uma significativa redução do número de carros em circulação e da sua utilização, principalmente nas cidades.

¹ 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>

² Eurostat (2018), Car travel dominates EU inland passenger journeys.

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

³ Comissão Europeia (2022), Semestre Europeu: Relatório sobre Portugal - 2022.

https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/2022-european-semester-country-report-portugal_pt.pdf

⁴ Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho - Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030).

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-conselho-ministros/53-2020-137618093>

⁵ 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>

⁶ Comissão Europeia, Qualidade do ar: Comissão intenta ação 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

⁷ C. Brand (2021), Obsessing over electric cars is impeding the race to net zero: More active travel is essential, University of Oxford.

<https://www.ox.ac.uk/news/2021-06-14-obsessing-over-electric-cars-impeding-race-net-zero-more-active-travel-essential>

⁸ A. Milovanoff et. al. (2020), Electrification of light-duty vehicle fleet alone will not meet mitigation targets, *Nature Climate Change* 10, pp. 1102–1107.

<https://www.nature.com/articles/s41558-020-00921-7>

Na comunicação ‘**Plano da UE «Poupar Energia»**’⁹, no âmbito do Plano RePowerEU¹⁰, a Comissão Europeia indica que os **sectores chaves para poupanças energéticas significativas a curto prazo** são o aquecimento de edifícios e os **transportes e a mobilidade**. A Comissão aponta, ainda, que para alcançar as principais reduções no consumo de petróleo é necessária a **redução da utilização do automóvel particular**, bem como formas de condução mais económicas, e destaca que a transferência para “*o uso mais intensivo dos transportes públicos e da mobilidade activa (...) permite proporcionar poupanças substanciais a curto prazo*”.

A **mobilidade urbana é responsável por cerca de 23% do consumo energético do sector dos transportes** na Europa¹¹. Mais de 30% das viagens em automóvel cobrem distâncias até 3 km e 50% delas são inferiores a 5 km¹². Estas distâncias podem ser feitas em 15-20 minutos de bicicleta ou em 30-50 minutos a pé. O que significa que existe um **potencial considerável de reduzir rapidamente o consumo de combustíveis fósseis na mobilidade urbana**. Tipicamente, o uso do automóvel nas cidades é quando o consumo por quilómetro é mais ineficiente (devido aos arranques com o motor a frio, ao pára-arranca nas intersecções e aos congestionamentos). Por isso, cada 1% de transferência modal do automóvel para os modos activos resulta numa redução de consumo de combustíveis de entre 2% e 4%¹³.

2. Medidas prioritárias

A MUBi recomenda o **conjunto de medidas prioritárias** a seguir apresentado, para reduzir o consumo energético e a dependência dos combustíveis fósseis no sector da mobilidade e transportes. A implementação destas medidas contribuirá, igualmente, para acelerar a transição ecológica e, em simultâneo, para a saúde pública, a economia, e para tornar as cidades e os sistemas de transporte mais resilientes e sustentáveis. São apresentadas **medidas de rápida implementação e com resultados a curto prazo**, mas que deverão ser instituídas como prática permanente, e medidas de implementação mais demorada com resultados a médio prazo.

⁹ Comissão Europeia, Plano da UE «Poupar Energia», 18 de Maio de 2022.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=COM:2022:240:FIN>

¹⁰ Comissão Europeia, Plano REPowerEU, 18 de Maio de 2022.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=COM:2022:230:FIN>

¹¹ Comissão Europeia (2021), Perguntas e respostas: Quadro Europeu para a Mobilidade Urbana.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/qanda_21_6729

¹² Organização Mundial da Saúde, Promoting sustainable transport for health.

<https://www.who.int/europe/activities/promoting-sustainable-transport-for-health>

¹³ T. Litman (2022), Evaluating Active Transport Benefits and Costs.

<https://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf>

Dotar a ENMAC 2020-2030 de recursos e acelerar a sua implementação

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030 foi publicada a 2 de Agosto de 2019¹⁴, com o objectivo de convergência da utilização da bicicleta como modo de transporte em Portugal com a média do resto da Europa. Praticamente desde o início da pandemia de Covid-19, a Assembleia da República tem vindo, por diversas vezes, a recomendar ao Governo que **priorize e acelere a implementação da ENMAC 2020-2030 e a prossecução dos seus objectivos**^{15,16}.

O Governo deverá alocar os **recursos humanos, técnicos e financeiros** necessários à coordenação da Estratégia e à execução das suas medidas e **capacitar as respectivas equipas**, com vista a acelerar a implementação da ENMAC e alcançar as metas estabelecidas na Resolução do Conselho de Ministros¹⁷.

Revogar imediatamente os benefícios indiscriminados aos combustíveis fósseis

Entre reduções de impostos, subsídios e impostos que se deixaram de cobrar na área dos combustíveis fósseis, o Estado terá gasto 700 milhões de euros em 8 meses, de Novembro até Junho, segundo anunciou o próprio Governo¹⁸. A redução do ISP (Imposto sobre Produtos Petrolíferos), equivalente à redução do IVA sobre os combustíveis para 13%, em vigor desde Maio, custa 80 milhões de euros por mês em perdas de receitas fiscais.

Uma parte destas verbas é absorvida pelas empresas petrolíferas e não chega sequer aos consumidores portugueses. Em acréscimo, para além de incentivarem o consumo energético e as emissões, as medidas são altamente inequitativas do ponto de vista social¹⁹. Segundo a ONG Transport & Environment, **o decil da população com maior poder económico beneficia oito vezes mais que o decil mais pobre**. Os condutores com maiores recursos

¹⁴ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto - Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030.

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

¹⁵ Resolução da Assembleia da República n.º 61/2020.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-assembleia-republica/61-2020-139472784>

¹⁶ Resolução da Assembleia da República n.º 109/2021

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-assembleia-republica/109-2021-160769659>

¹⁷ A ENMAC 2020-2030 estabelece, entre outras, as metas de que até 2030 pelo menos 10% das deslocações nas cidades portuguesas, e 7,5% na globalidade do território nacional, sejam feitas em bicicleta, e que essas quotas sejam de 4% e 3%, respectivamente, já em 2025. Estas metas deverão resultar directamente da redução do uso do automóvel particular. Determina, também, que a sinistralidade rodoviária envolvendo ciclistas decresça em 25% até 2025 e em 50% até 2030.

¹⁸ Medidas de apoio aos combustíveis custam 700 milhões de euros, *Jornal de Negócios*, 8 de Maio de 2022.

<https://www.jornaldenegocios.pt/economia/financas-publicas/orcamento-do-estado/detalhe/20220507-1513-medidas-de-apoio-aos-combustiveis-custam-700-milhoes-de-euros>

¹⁹ MUBi (2022), Cortes nos impostos sobre combustíveis são uma oportunidade perdida para descarbonizar os transportes.

<https://mubi.pt/2022/05/10/cortes-impostos-combustiveis-oportunidade-perdida-para-descarbonizar-transportes/>

económicos consomem, em média, mais combustível – conduzem mais, muitas vezes sozinhos e com veículos de maior potência e mais poluentes²⁰.

O Governo deverá eliminar imediatamente estes subsídios e benefícios indiscriminados aos combustíveis fósseis, e destinar as verbas para **apoiar as pessoas e famílias mais carenciadas e afectadas pela crise energética** e os **modos de transporte mais eficientes e ambientalmente sustentáveis**.

Reduzir o limite de velocidade nas cidades e estradas e mais fiscalização

Portugal assinou a Declaração de Estocolmo²¹, que aconselha o limite máximo de 30 km/h nas localidades, e a Organização Mundial da Saúde e as Nações Unidas recomendam o limite de 30 em zonas urbanas^{22,23}. Também o Parlamento Europeu, em Outubro de 2021, aprovou - com 90% de votos a favor - a recomendação da adopção de uma velocidade máxima de 30 km/h "em zonas residenciais e zonas com um elevado número de ciclistas e peões"²⁴.

A medida resultará directamente na **condução mais eficiente de veículos automóveis e redução do consumo de combustíveis fósseis**. Mas, ao criar ambientes urbanos mais seguros, **contribuirá para estimular o uso dos modos activos de deslocação** e, desse modo, indirectamente também para a diminuição do consumo de combustíveis resultante da redução do uso do automóvel nas cidades.

No entanto, é sabido que a redução de velocidades não se obtém por decreto. **Será necessário haver mais fiscalização** do incumprimento dos limites de velocidade (em Portugal há por ano cerca de 40 multas de excesso de velocidade por mil habitantes, na Holanda há perto de 500²⁵) e também de outros comportamentos perigosos e abusivos para com os utilizadores vulneráveis.

²⁰ Transport & Environment, A dereliction of fuel duty: Europe's €9 billion gift to Putin and the rich, 22 de Março de 2022.

https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/03/2022_03_study_fuel_excise_duty_measures.pdf

²¹ Stockholm Declaration, Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030, Estocolmo, 19-20 de Fevereiro de 2020.

<https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

²² Organização das Nações Unidas, Streets for Life #Love30.

<https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>

²³ Organização Mundial da Saúde (2021), Campaign launched to make 30 km/h streets the norm for cities worldwide.

<https://www.who.int/news/item/22-03-2021-campaign-launched-to-make-30-km-h-streets-the-norm-for-cities-worldwide>

²⁴ Parlamento Europeu, Relatório sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero» (2021/2014(INI)), 26 de junho de 2021.

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_PT.html

²⁵ European Transport Safety Council (2019), Reducing Speeding in Europe (PIN Flash Report 36). <https://etsc.eu/reducing-speeding-in-europe-pin-flash-36/>

Apoiar técnica e financeiramente os municípios na implementação de medidas rápidas de urbanismo táctico

O Governo deverá criar um **programa de apoio técnico e financeiro aos municípios para estes implementarem medidas rápidas de urbanismos táctico**, nomeadamente de redução efectiva de velocidades motorizadas, criação de corredores “*pop-up*” seguros e confortáveis para os modos activos, por exemplo nos acessos às estações e interfaces de transportes públicos, zonas de restrição ou proibição ao trânsito automóvel, instalação de parqueamentos seguros de longa duração para bicicletas nas áreas residenciais, corredores *bus*; mas também de medidas de gestão de estacionamento e outras que desincentivem a utilização excessiva do automóvel nos centros urbanos^{26,27}.

Melhorar a complementaridade dos transportes públicos com os modos activos

A complementaridade dos transportes públicos com os modos activos, e, em particular, com a bicicleta, tem um enorme potencial para substituir deslocações em automóvel de maior distância. Para isso é necessário serem criadas **condições de acessibilidade a pé e em bicicleta seguras e confortáveis às estações e interfaces de transportes públicos e instalados equipamentos como estacionamento seguros para bicicletas**. Na Área Metropolitana de Lisboa, por exemplo, apenas 26% das pessoas residem dentro de um raio de 10 minutos a pé de uma estação ferroviária, enquanto que esse valor sobe para quase o triplo, 72%, quando se considera um raio de 10 minutos em bicicleta²⁸.

O Governo deverá lançar um programa para a instalação de parqueamentos para bicicletas, seguros, protegidos e convenientes, de curta e de longa duração, nas interfaces de transportes públicos - com prioridade imediata nas tuteladas pelo Estado, como as estações de comboio; mas também promover outras condições, como seja o aumento da capacidade efectiva de transporte de bicicletas nos barcos da Transtejo e Soflusa²⁹. Este programa, ou outro complementar, deverá apoiar projectos municipais de melhoria da caminhabilidade e ciclabilidade dos percursos em zonas de captação com 500 metros e 3 quilómetros em redor das interfaces de transporte público.

²⁶ P. Kuss e K. A. Nicholas (2022), A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management, *Case Studies on Transport Policy*. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X22000281>

²⁷ K. A. Nicholas (2022), 12 best ways to get cars out of cities – ranked by new research, *The Conversation*. <https://theconversation.com/12-best-ways-to-get-cars-out-of-cities-ranked-by-new-research-180642>

²⁸ D. Vale (2021), Active accessibility and transit-oriented development: Connecting two sides of the same coin, *Urban Form and Accessibility: Social, Economic, and Environment Impacts*, Capítulo 8. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780128198223000031>

²⁹ Utentes querem mais capacidade para bicicletas nos barcos da Transtejo, *Almadense*, 3 de Junho de 2022. <https://almadense.sapo.pt/mobilidade/utentes-querem-mais-capacidade-para-bicicletas-nos-barcos-da-transtejo/>

Criar um programa nacional de incentivo às deslocações pendulares em bicicleta

Este tipo de programas, existentes em vários países europeus, recompensando financeiramente os quilómetros feitos em bicicleta, tem um **grande potencial na transferência modal efectiva do automóvel para a bicicleta nas deslocações quotidianas**.

O programa francês – l'Indemnité Kilométrique Vélo -, iniciado em 2015, recompensa os trabalhadores em 0.25 euros por quilómetro percorrido em bicicleta³⁰. Na Holanda, os trabalhadores podem agora alugar uma bicicleta por 7 euros por mês, e são recompensados em 0.17 euros por cada quilómetro pedalado³¹. O programa belga existe desde 1999, recompensa os trabalhadores em 0.23 euros por quilómetro, e participam nele mais de 500 mil pessoas³², cerca de 11% da força laboral do país.

Comparando com os programas de outros países, a MUBi estima que seriam necessários cerca de **6 milhões de euros - o equivalente a dois dias de redução do ISP - para o primeiro ano de um programa deste tipo em Portugal**.

Aplicar a taxa reduzida de IVA (6%) na aquisição de bicicletas

A recente revisão da directiva europeia sobre o IVA passou a permitir aos Estados Membros aplicar a taxa reduzida de IVA a bicicletas, convencionais e eléctricas³³. Em Outubro passado, a Assembleia da República já tinha recomendado ao Governo que estudasse a possibilidade de aplicar a taxa reduzida de IVA de 6% aos velocípedes a partir de 2022³⁴.

Esta medida será **particularmente importante no incentivo à aquisição de bicicletas eléctricas e de carga, com maior potencial de substituir deslocações em automóvel**, mas cujos preços são considerados elevados por muitos portugueses e têm constituído um obstáculo à sua aquisição e adopção. Ao contrário dos veículos motorizados, a utilização da bicicleta gera ainda significativas externalidades positivas, nomeadamente ao nível da saúde pública, que largamente superam os custos da redução do IVA. Ao mesmo tempo, a aplicação

³⁰ 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

³¹ J. 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>

³² Belgian employees take advantage of increase in bike allowances, *The Brussels Times*, 1 de Setembro de 2019.

<https://www.brusselstimes.com/all-news/belgium-all-news/employment/66255/more-bike-allowances-are-given-to-belgian-employees/>

³³ Diretiva (UE) 2022/542 do Conselho, de 5 de abril de 2022.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32022L0542>

³⁴ Resolução da Assembleia da República n.º 263/2021.

<https://dre.pt/dre/detalhe/resolucao-assembleia-republica/263-2021-173412007>

da medida constituirá uma ajuda à indústria portuguesa da bicicleta, que produz mais bicicletas do que qualquer outro país europeu³⁵.

Em Portugal, em 2016, eram vendidas 350 mil bicicletas por ano, com um preço médio final de 250 euros³⁶. Pelo que, mesmo considerando uma actualização de preços, a redução do IVA de 23% para 6% significa um custo anual em perdas de receita fiscal de **15-20 milhões de euros - correspondente a 6 dias de redução do ISP**.

Fazer uma campanha de comunicação de estímulo ao uso dos modos activos

Propomos a realização de uma **ampla campanha de comunicação sobre os benefícios, individuais e colectivos, do uso dos modos activos de deslocação, e, em especial, da bicicleta, e os prejuízos da utilização excessiva do automóvel particular**³⁷.

Uma campanha deste género contribuirá para a necessária mudança da cultura da mobilidade em Portugal, através da educação e consciencialização acerca das consequências das escolhas de mobilidade, e para a promoção da adopção dos modos mais eficientes, económicos e ambientalmente sustentáveis.

Criar um programa de incentivos a planos e acções de gestão da mobilidade

O Governo deverá criar um programa de incentivo e apoio à criação de **planos e acções de gestão da mobilidade**³⁸ por parte de grandes pólos atractores ou geradores de deslocações (organizações públicas e privadas, como empresas, hospitais, escolas ou atracções

³⁵ Portugal é há dois anos consecutivos o maior produtor de bicicletas da Europa, *Dinheiro Vivo*, 15 de Fevereiro de 2022

<https://www.dinheirovivo.pt/economia/portugal-e-ha-dois-anos-consecutivos-o-maior-produtor-de-bicicletas-da-europa--14591808.html>

³⁶ CONEBI - Confederation of the European Bicycle Industry (2017), European Bicycle Market Report 2017 edition - Industry & Market Profile (2016 statistics).

<https://www.conebi.eu/industry-market-reports/>

³⁷ MUBi (2022), OE 2022: MUBi propõe campanha de comunicação sobre os benefícios dos modos activos.

<https://mubi.pt/2022/07/25/oe2022-mubi-propoe-campanha-de-comunicacao-sobre-beneficios-dos-modos-activos/>

³⁸ «*Por Gestão da Mobilidade entende-se a promoção do transporte sustentável, através da alteração das atitudes e do comportamento dos cidadãos, centrada em medidas designadas por “soft” (medidas de baixo valor, por ex. ao nível da informação e comunicação, organização de serviços ou coordenação de actividades de diferentes parceiros), por contraponto às medidas “hard” (linhas de elevado investimento e impacto, como novas linhas de eléctricos ou rede viária). Estas medidas reforçam na maior parte dos casos a eficácia de medidas “hard” no âmbito do transporte urbano não exigindo necessariamente avultados investimentos financeiros, elevado rácio custo-benefício.*» Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Gestão da Mobilidade.

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/MobilidadeeTransportes/GestaodaMobilidade/Paginas/Oqueeagestaodamobilidade.aspx>

turísticas), que promovam os meios de mobilidade mais eficientes e sustentáveis, como os modos activos, os transportes públicos ou a mobilidade partilhada.

Em Itália, por exemplo, as empresas e organizações com mais de 100 trabalhadores e os municípios com mais de 50 mil habitantes estão obrigados a ter alguém dedicado com a função de gestor da mobilidade. O Governo italiano criou um fundo de 50 milhões de euros para apoiar esse trabalho³⁹.

Liderar pelo exemplo na Administração Pública no incentivo ao uso de modos de transporte sustentáveis

A **Administração Pública deverá liderar pelo exemplo e promover e estimular o uso dos modos mais eficientes e sustentáveis** em detrimento do automóvel particular. Deverá começar pela elaboração de um plano geral estratégico específico para a Administração Pública e liderando a elaboração de Planos de Mobilidade para grandes pólos atractores ou geradores de deslocações (ver ponto anterior) da Administração Pública Central e Autárquica.

Por exemplo, em Espanha, o ‘Plano de Poupança e Eficiência Energética da Administração Geral do Estado’⁴⁰ promoverá o uso do transporte público e prevê a instalação de estacionamentos seguros para bicicleta em todos os edifícios públicos com lugares de estacionamento automóvel.

Criar um programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável

Conforme a Comissão Europeia recomenda n’O Novo Quadro da UE para a Mobilidade Urbana⁴¹, o Governo deverá criar um programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)**⁴² por parte dos municípios portugueses, com um gestor do programa a nível nacional.

Este programa deverá conter medidas jurídicas, financeiras e organizativas para ajudar a reforçar as capacidades e implementar PMUS em conformidade com as orientações europeias, com **prioridades claras para favorecer soluções sustentáveis, incluindo transportes públicos, colectivos e activos, e a mobilidade partilhada.**

³⁹ Eltis - The Urban Mobility Observatory (2021), Having a mobility manager is now mandatory for companies and municipalities in Italy.

<https://www.eltis.org/in-brief/news/having-mobility-manager-now-mandatory-companies-and-municipalities-italy>

⁴⁰ Plan Ahorro y Eficiencia Energética de la AGE.

<https://www.mjusticia.gob.es/es/plan-ahorro-eficiencia-energetica>

⁴¹ Comissão Europeia, O novo quadro da UE para a mobilidade urbana, COM(2021) 811 final, 14-12-2021.

<https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1>

⁴² Eltis, Mobility Plans.

<https://www.eltis.org/mobility-plans>

Adaptar edifícios para a mobilidade sustentável

O fácil acesso a estacionamento é um factor determinante nas escolhas individuais de mobilidade, aplicando-se tanto à bicicleta como ao automóvel. Em habitações unifamiliares, o uso do 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 maior⁴³.

A **legislação nacional sobre desempenho energético de edifícios** - como já acontece no que se refere a infraestruturas e pontos de carregamento de automóveis eléctricos - deverá passar a contemplar espaços dedicados para o estacionamento de bicicletas, conforme a proposta de Directiva Europeia Relativa ao Desempenho Energético dos Edifícios⁴⁴. Deverão, também, ser criadas instruções para **reverter a política de exigir requisitos mínimos de estacionamento automóvel** nos instrumentos de gestão territorial e sejam estabelecidos limites máximos. Os **programas de apoio à eficiência energética em edifícios (Componente C13 do Plano de Recuperação e Resiliência)**⁴⁵ deverão apoiar a instalação de parqueamentos para bicicletas e outros equipamentos de apoio à utilização de velocípedes.

3. Notas finais

Em 2021, a MUBi lançou dois Manifestos, que anexamos a este documento, cada um com 10 **medidas prioritárias, às escalas nacional⁴⁶ e local⁴⁷, para mudar o paradigma da mobilidade**, priorizando as deslocações a pé e em bicicleta, o transporte público e os sistemas de mobilidade partilhada, em detrimento da utilização do automóvel individual.

A bicicleta é o meio de transporte energeticamente mais eficiente e, a seguir ao caminhar, o que menos emissões produz. Apoiar e estimular o uso dos modos activos é uma das formas mais rápidas, económicas e eficientes de contribuir para os objectivos de redução do consumo energético e de emissões no sector da mobilidade e transportes, com numerosos outros benefícios ao nível da saúde pública e qualidade de vida urbana.

⁴³ European Cyclists' Federation (2018), Making buildings fit for sustainable mobility – Comparing regulations for off-street bicycle and car parking in Europe.

https://www.ecf.com/system/files/Making_Buildings_Fit_For_Sustainable_Mobility.pdf

⁴⁴ Comissão Europeia, Proposta de directiva relativa ao desempenho energético dos edifícios, 15 de Dezembro de 2021.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52021PC0802>

⁴⁵ C13: Eficiência Energética em Edifícios, Recuperar Portugal.

<https://recuperarportugal.gov.pt/eficiencia-energetica-em-edificios-c13/>

⁴⁶ MUBi (2021), Mudar a mobilidade urbana: do discurso à acção política.

<https://mubi.pt/2021/12/13/manifesto-da-mubi-para-as-eleicoes-legislativas-de-2022/>

⁴⁷ MUBi (2021): Cidades Vivas: 10 medidas para devolver a cidades às pessoas.

<https://cidadesvivas.mubi.pt/>

Muitas das medidas atrás apresentadas são também recomendadas por organizações como a **Agência Internacional da Energia** ('A 10-Point Plan to Cut Oil Use'⁴⁸), a **Transport & Environment** ('How Europe can cut a third of its oil demand by 2030: Short, medium and long term solutions'⁴⁹) e a **Comissão Europeia** ('Playing my part: Key energy saving actions'⁵⁰ e o já referido 'Plano da UE «Poupar Energia»'⁵¹, Fig. 1).

⁴⁸ International Energy Agency (2022), A 10-Point Plan to Cut Oil Use.

<https://iea.blob.core.windows.net/assets/c5043064-58b7-4066-b1e9-68d7d9203fe9/A10-PointPlanToCutOilUse.pdf>

⁴⁹ Transport & Environment (2022), How Europe can cut a third of its oil demand by 2030: Short, medium and long term solutions.

<https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/08/2022August-oil-transport-demand-TE.pdf>

⁵⁰ Comissão Europeia (2022), Playing my part: Key energy saving actions.

https://energy.ec.europa.eu/topics/markets-and-consumers/eu-energy-prices/playing-my-part_en

⁵¹ Comissão Europeia (2022), Plano da UE «Poupar Energia».

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=COM:2022:240:FIN>

Incentivar a redução da velocidade durante a condução	Médio elevado	a	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzir as velocidades em autoestrada • Recomendar zonas com velocidade reduzida em zonas urbanas • Criar zonas de trânsito proibido para facilitar a mobilidade suave
Reduzir os preços dos transportes públicos e ferroviários	Médio elevado	a	<ul style="list-style-type: none"> • Redução dos preços dos transportes públicos e ferroviários com base no apoio público aos operadores
Incentivar as deslocações a pé, de bicicleta e a micromobilidade nas cidades	Médio elevado	a	<ul style="list-style-type: none"> • Apoiar a partilha gratuita de bicicletas e outras soluções de micromobilidade • Incentivar a aquisição de bicicletas através de subsídios à compra de bicicletas ou de reduções de impostos/IVA • Incentivos/recompensas para os trabalhadores que utilizam transportes públicos ou modos ativos para deslocações pendulares para o trabalho • Investir em novos corredores para bicicletas nas cidades e nas suas imediações • Promover/incentivar a entrega no «último quilómetro» por bicicletas de carga ou veículos elétricos de entrega mais pequenos • Aumentar as possibilidades de deslocação em transportes públicos (comboio, metro) acompanhado de uma bicicleta
Dias sem automóvel	Baixo médio	a	Organizar dias sem automóvel nas cidades
Adaptar os regimes de tributação rodoviária existentes	Baixo médio	a	Regimes de tributação rodoviária que reduzam o congestionamento durante as horas de ponta e/ou incentivem a utilização de veículos mais sustentáveis

Fig. 1. Medidas recomendadas pela Comissão Europeia capazes de gerar poupanças de energia significativas a curto prazo (ao longo de um período de um ano) no sector dos transportes. Plano da UE «Poupar Energia».

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

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

18 de Agosto de 2022