

PORQUE É URGENTE MUDAR A MOBILIDADE URBANA

*16 medidas prioritárias
para o OE 2024*

Introdução

Não tendo sido surpresa para ninguém, os resultados dos Censos 2021 mostram claramente que **as políticas de mobilidade em Portugal têm falhado**. Ao contrário de todos os outros sectores económicos, que têm reduzido emissões, as **emissões dos transportes sobem continuamente há uma década** e são hoje superiores em mais de 60% aos valores de 1990¹. O **consumo de combustíveis fósseis rodoviários nunca foi tão elevado**², e este sector é responsável por já perto de um terço das emissões totais do país e por 37% do consumo de energia final (23% superior à média da UE)³. O automóvel particular constitui, de longe, a parcela mais importante e também a principal causa da poluição do ar nas cidades portuguesas.

Para cumprir os compromissos nacionais e internacionais em matéria de acção climática, Portugal terá de diminuir as emissões dos transportes em pelo menos 40% até 2030, face a valores de 2005⁴. Para que tal aconteça, será necessário **reduzirmos significativamente o número de automóveis em circulação e a sua utilização**, principalmente nas áreas urbanas. No final da década, **o andar a pé e a bicicleta deverão ser a principal opção de deslocação para quase metade dos portugueses**, conforme estipulam as Estratégias Nacionais para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC 2020-2030)⁵ e Pedonal (ENMAP 2030)⁶, perfazendo cerca de **1500 milhões de viagens pendulares por ano em modos activos**. Como comparação, os Metros de Lisboa e do Porto transportaram em 2019 aproximadamente 250 milhões de passageiros⁷.

Para poder alcançar essas metas, o Estado terá de **desinvestir forte e rapidamente no transporte motorizado individual, realocando os recursos públicos para os modos activos e colectivos de deslocação**, de forma a levar a cabo uma profunda transformação da mobilidade urbana em Portugal.

¹ Agência Portuguesa do Ambiente (2021), *Portuguese National Inventory Report on Greenhouse Gases Emissions 1990-2019*.

<https://unfccc.int/documents/271508>

² Governo de Portugal, Governo reduz carga fiscal nos combustíveis, 25 de setembro de 2023.

<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/comunicado?i=governo-reduz-carga-fiscal-nos-combustiveis>

³ 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>

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

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

⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto - Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030.

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

⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, de 7 de julho - Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Pedonal 2030.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/67-2023-215338988>

⁷ Pordata, Passageiros transportados no metropolitano – Continente.

<https://www.pordata.pt/Portugal/Passageiros+transportados+no+metropolitano+++Continente-3089>

Nas cidades, mais de 30% das viagens de carro cobrem distâncias inferiores a 3 km e 50% são inferiores a 5 km⁸. Muitas destas deslocações poderiam ser feitas em 15-20 minutos de bicicleta ou em 30-50 minutos a pé, se existirem condições de segurança e conforto para o uso destes modos. Os benefícios em termos de **saúde pública** são múltiplos, **as nossas crianças ganharão a autonomia** de que gozam diariamente milhões de crianças no resto da Europa, melhoraremos a **produtividade laboral**, e reduziremos o **peso dos transportes nos orçamentos familiares** (uma família que possa prescindir de um automóvel, poupará quatro mil euros por ano, em média⁹). Ao mesmo tempo, estaremos a reduzir a **poluição do ar** e as **emissões** de gases com efeito de estufa, e a libertar valioso **espaço urbano** para outros fins. Tudo isso, **de uma forma que comprovadamente funciona, rápida de implementar, acessível e sustentável**.

Portugal continua a ser **um dos países da Europa com piores índices de sinistralidade rodoviária dentro das localidades**, nomeadamente em números de atropelamento de peões. Só com medidas consequentes que combatam o risco rodoviário na sua fonte - o uso irresponsável dos veículos de maior massa e capazes de elevada velocidade - poderemos garantir a segurança necessária para os utilizadores dos modos activos¹⁰. Isto passa também pela **redução do limite padrão de velocidade para 30 km/h nas localidades**, como recomendam a Organização Mundial da Saúde e o Parlamento Europeu, e vigora em muitos locais da Europa¹¹.

A estratégia nacional para a mobilidade pedonal (ENMAP 2030) foi publicada com dois anos e meio de atraso¹². A estratégia nacional para a mobilidade em bicicleta (ENMAC 2020-2030), que já está **no quinto ano de implementação, continua sem liderança política, sem recursos e a progredir a um ritmo extremamente lento**, como a MUBi repetidamente tem alertado. Há alguns meses, e com uma extensa maioria de mais de 90% de votos favoráveis, a **Assembleia da República instou o Governo a aumentar substancialmente os recursos humanos e financeiros para a execução destas estratégias**¹³. Esta foi a quarta vez, nos últimos três anos, que os deputados portugueses exortaram o Governo a cumprir a execução da ENMAC 2020-2030 e a prossecução dos seus objectivos.

Não obstante, a **diferença de investimentos na mobilidade activa comparativamente a outros países europeus tem sido abismal**. Por exemplo, um cidadão irlandês sabe que, *per capita*, até à hora de almoço o governo do seu país investiu tanto nos modos activos¹⁴

⁸ European Cycling Declaration (2022).

https://www.benelux.int/files/4216/5657/3223/European.Cycling.Declaration_SI.signed.pdf

⁹ Autocustos - Calculadora dos Custos do Automóvel.

<https://autocosts.info/pt>

¹⁰ MUBi (2020), Visão Zero 2030: Contributos da MUBi.

<https://mubi.pt/2020/12/17/visao-zero-2030-contributos-da-mubi/>

¹¹ Carta Aberta "Cidades Seguras para todas as pessoas"

<https://sites.google.com/view/estrada Viva/actividades/carta-aberta-cidades-seguras-para-todas-as-pessoas>

¹² Despacho n.º 5979/2020, de 2 de junho.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/5979-2020-134918042>

¹³ Resolução da Assembleia da República n.º 64/2023, de 7 de junho.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-assembleia-republica/64-2023-214100364>

¹⁴ *Programme for Government: Our Shared Future*, p. 13.

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

quanto o Orçamento do Estado para 2023 em Portugal destinou às estratégias nacionais para a mobilidade em bicicleta e para a mobilidade pedonal para um ano inteiro! Já em França, o governo vai investir dois mil milhões de euros até 2027 para impulsionar a utilização da bicicleta no país, a que se somam outros quatro mil milhões das autoridades locais e regionais, totalizando mais de 22 euros *per capita* por ano.

Contrariamente a muitos outros países europeus, o governo português excluiu a mobilidade activa do Plano de Recuperação e Resiliência e também do Programa Acção Climática e Sustentabilidade do Portugal 2030. Os programas regionais do PT 2030 destinam aos modos activos apenas cerca de metade do montante disponibilizado nos mesmos programas do Portugal 2020. Assim, **cabe ao Orçamento do Estado ser a principal fonte de financiamento** da transformação cultural, organizacional, fiscal e física para Portugal poder alcançar, até ao final da década, as metas inscritas na ENMAC 2020-2030 e na ENMAP 2030.

A utilização da bicicleta e o caminhar devem ser pilares das políticas de mobilidade e, por conseguinte, também nos instrumentos orçamentais. A MUBi defende que pelo menos 10% do orçamento total do sector dos transportes seja destinado à mobilidade em bicicleta e outros 10% ao modo pedonal. **O Estado deverá investir pelo menos 200 milhões de euros por ano na mobilidade em bicicleta, e outro tanto na mobilidade pedonal.** Note-se que a perda de receita fiscal resultante da redução ou suspensão de taxas e impostos sobre os combustíveis fósseis rodoviários ascendeu a mais de dois mil milhões de euros, só no último ano; e que as externalidades negativas do transporte rodoviário já em 2016 contabilizavam 16,8 mil milhões de euros por ano em Portugal, correspondendo a 7,2% do PIB nacional - o segundo valor mais alto de toda a Europa.

Na secção seguinte apresentam-se **16 medidas prioritárias** para o Orçamento do Estado para 2024, que contribuirão para acelerar a transição para uma **mobilidade urbana mais saudável, justa, eficiente e sustentável.**

16 medidas prioritárias para o OE 2024

1. Dotar a ENMAC 2020-2030 e a ENMAP 2030 de recursos para acelerar a sua implementação

1.1 Criar um centro de competências nacional, com orçamento próprio, para a coordenação das políticas para a mobilidade activa, incluindo a gestão e organização da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030

Os três, ou quatro, técnicos que a Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023 designa para o Grupo de Projecto para a Mobilidade Activa, para a coordenação das estratégias para a mobilidade em bicicleta e mobilidade pedonal, são manifestamente insuficientes. A título de exemplo, a agência governamental Active Travel England, que coordena a execução das políticas nacionais para a mobilidade activa em Inglaterra, prevê a contratação de um *staff* multidisciplinar constituído por cerca de 100 pessoas¹⁵. Tal equivaleria à contratação em Portugal de 20 pessoas para a gestão e coordenação das duas estratégias.

1.2 Programa de capacitação das entidades responsáveis pelas medidas da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030

Um dos principais constrangimentos ao avanço da implementação da ENMAC 2020-2030 tem sido a dificuldade de grande parte das entidades responsáveis pelas medidas em compreenderem o desígnio e os objectivos da Estratégia e os desafios, os esforços necessários e o papel que têm a desempenhar para a mudança do paradigma da mobilidade.

Se, por um lado, é necessário que haja uma participação activa de todas as áreas governativas elencadas na ENMAC, que não tem existido, é também essencial e urgente capacitar e formar todas as entidades responsáveis por medidas da ENMAC e da ENMAP nas áreas da mobilidade activa e sustentável.

¹⁵ Chris Boardman Appointed As England's First Cycling And Walking Commissioner, *Forbes*, 21 de Janeiro de 2022.

<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2022/01/21/chris-boardman-appointed-as-englands-first-cycling-and-walking-commissioner/?sh=5e9ff3ed5488>

2. Programa de contratação e formação de técnicos das autarquias, comunidades intermunicipais e outros organismos de Estado 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 se promover a alteração dos actuais padrões de mobilidade.

A título de exemplo, a República da Irlanda irá contratar 248 técnicos para trabalhar na área da mobilidade activa nas administrações locais e regionais e ajudar na boa aplicação dos investimentos: «*As novas contratações dedicar-se-ão à activação e promoção de viagens activas na Irlanda e trabalharão em funções de concepção, comunicação / relações com a comunidade e supervisão de obras.*»¹⁶

3. Programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável por parte dos municípios portugueses, com um gestor do programa a nível nacional

Depois de já o ter anunciado em 2021, no Novo Quadro da UE para a Mobilidade Urbana¹⁷, a Comissão Europeia publicou em Março de 2023 uma recomendação sobre programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável, instando cada Estado Membro a adoptar um programa nacional de apoio aos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)¹⁸.

Este programa deverá conter medidas tais como elaboração de orientações nacionais, apoio técnico e financeiro aos municípios, recrutamento e formação de recursos humanos, capacitação de entidades, comunicação, entre outras.

Nesta recomendação, a Comissão também actualizou o conceito de PMUS, definindo os princípios orientadores para o seu desenvolvimento e implementação. Os 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 avaliação. Os PMUS poderão também ajudar a colmatar os muitos erros cometidos em Portugal no uso de financiamentos comunitários destinados a

¹⁶ Government of Ireland (2021), Ministers to fund up to 248 new posts to expand walking and cycling facilities nationwide.
<https://www.gov.ie/en/press-release/4fc46-ministers-to-fund-up-to-248-new-posts-to-expand-walking-and-cycling-facilities-nationwide/>

¹⁷ 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>

¹⁸ Recomendação (UE) 2023/550 da Comissão de 8 de março de 2023 sobre os programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável [notificada com o número C(2023) 1524].
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

reduzir a utilização do automóvel em meio urbano e fomentar a transferência para os modos activos e mais sustentáveis.

4. Programa de apoio para os municípios implementarem alterações do espaço público no sentido de aumentar a segurança e conforto dos modos activos

A adopção do limite máximo de velocidade padrão de 30 km/h dentro das localidades deverá ser acompanhada pela implementação de medidas físicas de acalmia de tráfego, especialmente na envolvente de escolas, zonas residenciais, centros urbanos e outros locais onde utilizadores vulneráveis convivam com veículos motorizados. Este programa deverá, igualmente, apoiar a criação de redes de percursos seguros para a utilização da bicicleta (redes cicláveis), respeitando as melhores práticas internacionais, redistribuindo o espaço viário nas artérias urbanas e interurbanas e articulando com grandes equipamentos e interfaces de transporte público.

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, em alternativa ao automóvel individual, e apresenta razões de custo-benefício muito favoráveis.

Em Espanha, em 2021 o governo adjudicou aos municípios mil milhões de euros, provenientes do Plano de Recuperação e Resiliência, para implementarem Zonas de Emissões Reduzidas, privilegiando a mobilidade activa e os transportes públicos nos centros urbanos¹⁹. Cerca de 400 milhões foram adjudicados directamente para melhorar as condições para o uso dos modos activos nas zonas urbanas: 243 milhões para aumentar o espaço para peões nas cidades; 100 milhões para construir 500 km de novas ciclovias em meio urbano e melhorar pelo menos 450 km das já existentes, e 49 milhões para financiar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas²⁰. O Governo espanhol abriu, em 2022, concurso para mais 500 milhões, totalizando 1500 milhões nesta linha de actuação²¹.

¹⁹ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021), Convocatoria de 2021 del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación sostenible del transporte.

https://www.mitma.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/programa_subvenciones_municipios_bajas_emisiones/convocatoria_2021

²⁰ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2022), Mitma adjudica 1.000 millones de euros del fondo de recuperación a 170 municipios y 2 entes supramunicipales para descarbonizar y digitalizar la movilidad urbana.

<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-23022022-1401>

²¹ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2022), Convocatoria 2022: Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación sostenible y digital del transporte.

<https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/ayudas-municipios-para-implantacion-zonas-bajas-emisiones>

5. Alargar o ensino do uso da bicicleta a todos os alunos do 1.º e 2.º ciclo

Em 2019, 26 pessoas morreram a andar de bicicleta. Em média, em Portugal, são atropeladas diariamente 15 pessoas a pé e 5 pessoas de bicicleta. Em Lisboa (2019), 48,6% das crianças iam habitualmente para a escola de carro, 23,4% a pé, 15,5% de autocarro, 5,1% de metro, 2,5% de comboio, 1% de bicicleta e outros modos de transporte. Há fortes indicações que o uso do automóvel poderá ter aumentado depois da pandemia. Em 2019, o governo português anunciou que aprender a andar de bicicleta fará parte do currículo das crianças desde a escola primária. Esta estratégia, que até agora só incluiu poucas centenas de escolas do segundo ciclo (deixando de fora o ensino primário), está alinhada com uma ideia quase consensual: fazer das crianças uma força de mudança comportamental. A aposta nas crianças e jovens em idade escolar, segundo o governo na altura, “*cria condições para uma mudança drástica de comportamento nas novas gerações*”. No entanto, nos projectos da MUBi com a comunidade escolar, é perceptível que muitas crianças não sabem usar a bicicleta em ambiente de rua (segundo a Direcção Geral da Educação, cerca de metade dos alunos rastreados não sabem pedalar, mas destes 86% gostaria de saber).

O ensino do uso da bicicleta nas escolas não deverá ter como foco a adaptação da criança a ambientes perigosos e injustos, mas ser uma formação cívica que, para além de as ensinar a pedalar em segurança, deve preparar as crianças a serem agentes de mudança social.

6. Campanhas para alteração da cultura de mobilidade

Campanhas, com abrangência nacional, para a promoção do uso dos modos activos e sustentáveis - incluindo apoio de iniciativas educacionais e motivacionais para o uso utilitário da bicicleta, abrangendo adultos trabalhadores e crianças no âmbito da mobilidade escolar - e sobre os prejuízos sociais, ambientais e económicos do transporte motorizado individual.

A MUBi propôs que a verba que o Orçamento do Estado para 2022 adjudicou à ENMAC 2020-2030 fosse utilizada na realização de campanha piloto de comunicação sobre os benefícios, individuais e colectivos, dos modos activos de deslocação e os prejuízos da utilização excessiva do automóvel particular²².

²² 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/>

7. Campanhas de sensibilização rodoviária

Campanhas continuadas, nos principais meios de comunicação, de sensibilização rodoviária em relação a comportamentos perigosos para com os utilizadores vulneráveis. A definição destas campanhas deve ser feita em estreita articulação com as organizações de utilizadores vulneráveis.

Em paralelo, as autoridades policiais deverão ser apetrechadas dos meios necessários para reforçar a fiscalização rodoviária no que diz respeito a comportamentos perigosos em relação a utilizadores vulneráveis²³, nomeadamente velocidades excessivas dentro das localidades, estacionamento ilegal sobre os passeios e nas e junto às passagens de atravessamento para peões e velocípedes, incumprimento da distância de segurança e regras de ultrapassagem a pessoas em bicicleta. Não há segurança sem mobilidade sustentável, nem mobilidade sustentável sem segurança!

8. Programa de incentivo e apoio à criação de planos e acções de gestão da mobilidade

Programa de incentivo e apoio à criação de planos e acções de gestão da mobilidade²⁴ por parte de grandes pólos atractores ou geradores de deslocações (organizações públicas e privadas, como empresas, hospitais, escolas ou atracções turísticas), que promovam meios de mobilidade sustentável, como os modos activos, os transportes públicos ou a mobilidade partilhada.

No Plano de Poupança de Energia 2022-2023, o Governo recomenda ao sector privado a «*adoção de planos de mobilidade sustentável para entidades ou com mais de 100 colaboradores no mesmo local*»²⁵, mas seria inaceitável que não fosse a Administração Pública, central e local, a liderar pelo exemplo este processo.

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

²³ Resolução da Assembleia da República n.º 29/2019, de 19 de fevereiro.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-assembleia-republica/29-2019-119847705>

²⁴ «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>

²⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2022, de 27 de setembro - Plano de Poupança de Energia.

<https://files.dre.pt/1s/2022/09/18700/0000600034.pdf>

função de gestor da mobilidade. O Governo italiano criou um fundo de 50 milhões de euros para apoiar esse trabalho²⁶.

9. Programa de incentivos às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta

Os incentivos de apoio à aquisição de bicicletas (que deverão ser continuados e ampliados) têm sido fundamentais. Agora são também necessários programas de incentivo ao uso da bicicleta como modo de transporte. Este tipo de programas, recompensando financeiramente os quilómetros pedalados, tem um grande potencial na transferência modal efectiva do automóvel para a bicicleta nas deslocações quotidianas. Existem em vários países europeus e, comprovadamente, resultam 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 0,27 euros por quilómetro²⁹, e participam nele mais de 500 mil pessoas³⁰, cerca de 11% da força laboral do país.

Este tipo de programa deverá estar associado à obrigatoriedade de Planos de Mobilidade e Transporte para os locais de emprego com mais de 300 pessoas, com prioridade e exemplo para os locais geridos pelo Estado.

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 Imposto sobre Produtos Petrolíferos (ISP) - para o primeiro ano de um programa deste tipo em Portugal.

²⁶ Eltis (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>

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 J. Sixty (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 Une indemnité vélo à 0,27 euro par kilomètre dans tous les secteurs qui en étaient exempts, *La Libre*, 27 de Abril de 2023.

<https://www.lalibre.be/belgique/mobilite/2023/04/27/une-indemnite-velo-a-027-euro-par-kilometre-dans-tous-les-secteurs-qui-en-etaient-exempts-UZYHKZBFVZFINGPXHPU6VGGELQ/>

³⁰ 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-a-re-given-tobelgian-employees/>

10. Programa de apoio à aquisição de bicicletas mais abrangente e inclusivo

No quadro da ENMAC 2020-2030, que tem quase todas as medidas por iniciar, os apoios de incentivo à aquisição de bicicleta tem sido um sucesso. Desde a sua introdução, a procura tem sempre excedido largamente os apoios disponíveis. Este ano, em apenas seis meses, as candidaturas na tipologia de bicicleta de carga esgotaram os apoios atribuídos para o ano inteiro; e nas bicicletas urbanas com assistência eléctrica, aconteceu o mesmo em oito meses.

O programa deverá ser redesenhado e os apoios mais abrangentes e inclusivos. A MUBi defende, nomeadamente, que:

- Incluam bicicletas adaptadas para pessoas com necessidades especiais, kits de conversão para bicicletas eléctricas, bicicletas em segunda mão e apoios à reparação de bicicletas.
- A taxa de comparticipação aumente para até 75%, conforme o rendimento dos beneficiários, e também os limites máximos dos incentivos sejam revistos para valores superiores aos actuais.
- As bicicletas convencionais, que continuam a ser a melhor opção para muitas pessoas, deverão ter uma taxa de comparticipação igual às das restantes tipologias e o limite aumentar para pelo menos 250 euros, em vez dos 20% até 100 euros actuais.
- Deverá deixar de haver limite no número de apoios disponíveis. Cumprindo os requisitos, qualquer pessoa deverá poder obter instantaneamente o apoio, independentemente de quantas outras pessoas já tenham participado no programa.

Consideramos, ainda, que a execução do programa deverá ser melhorada, de modo a que as pessoas recebam o valor do incentivo no momento da compra da bicicleta, ou imediatamente a seguir. O custo de aquisição de uma bicicleta eléctrica ou bicicleta de carga tem um peso importante para quem deseje optar por estes modos, constituindo uma barreira importante, especialmente para os grupos de baixo rendimento. A presente situação de incerteza e de o valor do apoio só chegar, caso a candidatura seja aprovada, vários meses depois de se desembolsar o dinheiro, pode dissuadir a compra e utilização destes tipos de bicicletas³¹.

Em França, o *Plan Velo* prevê destinar 500 milhões de euros, até 2027, para apoios de incentivo à aquisição de bicicletas. Em Portugal, equivaleria a um investimento anual de 19 milhões de euros. A medida pretende não só contribuir para a redução do uso do automóvel, como também impulsionar a indústria nacional de produção de bicicletas³².

³¹ Rosa Félix, Gabriel Valença e Filipe Moura (2022), O impacto dos incentivos públicos à aquisição de bicicletas eléctricas na adoção do modo ciclável, 10.º Congresso Rodoferroviário Português.

https://10crp.crp.pt/wp-content/uploads/2022/07/paper_150.pdf

³² “Plan vélo : le gouvernement annonce un investissement de 2 milliards d’euros d’ici à 2027”, *Le Monde*, 5 de maio de 2023.

https://www.lemonde.fr/societe/article/2023/05/04/plan-velo-le-gouvernement-annonce-un-investissem-ent-de-2-milliards-d-euros-d-ici-a-2027_6172122_3224.html

11. Programa de apoio à criação e expansão de sistemas de bicicletas partilhadas

Em cidades com ainda reduzido nível de utilização da bicicleta (<10%), os sistemas de bicicletas partilhadas têm uma grande importância na normalização da imagem da bicicleta como modo de transporte e em facilitar a sua experimentação³³.

Um relatório que analisou a dimensão socioeconómica de 13 sistemas de partilha de bicicletas em cidades europeias conclui que cada euro investido em serviços públicos de partilha de bicicletas gera um impacto económico médio que varia entre 79 cêntimos e 1,14 euros³⁴.

O mesmo estudo dos 13 serviços de partilha de bicicletas conclui que se evitaram mais de 90 mortes prematuras entre 2014 e 2016. Se incluirmos a questão da segurança rodoviária, o valor socioeconómico agregado dos efeitos de cada euro investido nos 13 sistemas de partilha de bicicleta têm um efeito médio que varia entre 1,37 euros e 1,72 euros.

12. Instalação de parqueamentos para bicicletas nas interfaces de transporte

Programa para a instalação de parqueamentos para bicicletas, seguros e convenientes, de curta e de longa duração, nas interfaces de transportes públicos - com prioridade imediata nas tuteladas pelo Estado.

A França está a instalar 90 mil lugares de estacionamento para bicicletas de longa duração (vigiados ou com sistema de fechadura, em local coberto) em 1133 estações de comboio, até ao final de 2023³⁵.

13. Reactivação do programa Portugal Ciclável 2030

Em 2018, o Governo lançou o programa Portugal Ciclável 2030³⁶, anunciando o investimento de 300 milhões de euros para a construção de mil quilómetros de ciclovias de ligação interurbana até 2030, tal como também inscrito no Programa Nacional de Investimentos

³³ Institute for Transportation & Development Policy (2018), *The Bikeshare Planning Guide*.
<https://bikeshare.itdp.org/>

³⁴ Sergi Martínez, Albert Tapia, Valeria Bernardo, Joan Enric Ricart e Miquel Rodríguez Planas. "The Economic impact of bike sharing in European cities." *SSRN Electronic Journal*, Maio 2019.
<https://media.iese.edu/research/pdfs/ST-0505-E.pdf>

³⁵ LOM : 90 000 places de stationnements vélo sécurisés seront déployées aux abords des gares d'ici janvier 2024, Vélo & Territoires, 10 de Junho de 2021.
<https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/06/10/lom-90-000-places-de-stationnements-velo-securises-gares/#>

³⁶ Ministério do Ambiente (2018), Portugal Ciclável 2030: Programa nacional para a interconexão das redes cicláveis municipais, para a estruturação entre redes contíguas e para a promoção de redes isoladas.
<https://www.fundoambiental.pt/ficheiros/pc2030-pdf.aspx>

2030 (PNI 2030)³⁷.

Contudo, o Governo só lançou Avisos em 2019 e 2020, em ambos os casos com uma comparticipação máxima por quilómetro significativamente inferior à prevista. Em cinco anos, foram atribuídos financiamentos no valor de 7,3 milhões de euros - correspondendo apenas a 2,4% dos 300 milhões previstos até 2030. No 2.º Aviso (2020), 10 das 17 candidaturas elegíveis não foram financiadas por a dotação financeira do Aviso ter sido insuficiente.

Portugal é um dos países da Europa com menor percentagem de extensão de infraestruturas para bicicleta em relação à extensão da rede rodoviária³⁸. O programa Portugal Ciclável 2030 deverá ser reactivado, enquadrado na ENMAC 2020-2030 e contribuindo para as suas metas, completando o investimento previsto até 2030.

14. Passe gratuito de transportes públicos extensível aos sistemas de bicicletas partilhadas

Os sistemas bicicletas partilhadas são, por si, sistemas de transporte público, para além de contribuir para o alcance e eficácia das redes convencionais de transportes públicos motorizados.

Por isso, o passe gratuito de transportes públicos, que o Governo anunciou para os estudantes até aos 23, deverá naturalmente incluir os sistemas de bicicletas partilhadas existentes em Portugal.

15. Programa de apoio à micro-logística urbana em bicicleta

Nas áreas urbanas, os veículos de mercadorias contribuem para a deterioração da qualidade do espaço público, da qualidade do ar e da segurança de outros utilizadores do espaço urbano. A logística urbana é responsável por 15% do total das viagens nas cidades, 30% de toda a energia consumida pelos transportes urbanos e cerca de 50% da produção de material particulado e de NOx. A bicicleta poderia substituir mais de metade das viagens para transporte de bens nas cidades europeias feitas com recurso a veículos motorizados³⁹, e uma única bicicleta de carga pode reduzir até 5 toneladas de emissões de CO2 por ano⁴⁰.

³⁷ XXII Governo (2020), Programa Nacional de Investimentos 2030.

<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=apresentacao-do-programa-nacional-d-e-investimentos-para-2030>

³⁸ European Cyclists' Federation (2023), QECIO 2.0: Quantifying Europe's Cycling Infrastructure using OpenStreetMap.

<https://ecf.com/quantifying-europe-cycling-infrastructure-using-openstreetmap-qecio-2>

³⁹ 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

⁴⁰ 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>

França lançou um programa nacional para desenvolvimento da logística em bicicleta, suportado por 12 milhões de euros em certificados de economia de energia⁴¹.

16. Taxa reduzida de IVA para componentes e acessórios de bicicleta

Um conjunto de especialistas em IVA considerou que a taxa reduzida de IVA na aquisição de bicicletas já é extensível a componentes e acessórios, contradizendo a interpretação publicada pela Autoridade Tributária e Aduaneira através do Ofício Circulado 30254/2023^{42,43}.

Na lista de bens e serviços sujeitos à taxa reduzida de IVA deverá ficar claro que constam os componentes e acessórios de bicicleta.

⁴¹ Ministère de la Transition Écologique, Plan national pour le développement de la cyclologie, 3 de Maio de 2021.

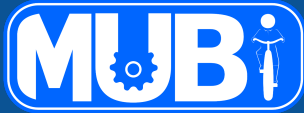
<https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-developpement-cyclologique>

⁴² “IVA das bicicletas baixou, mas Fisco diz que as peças não são abrangidas”, *Negócios*, 16 de janeiro de 2023.

<https://forum.mubi.pt/uploads/default/original/2X/7/76484dab4ff6a6daa8fb41957b525e886d0388b8.jpg>

⁴³ Autoridade Tributária e Aduaneira, Ofício Circulado 30254, de 2023-01-05, pag. 5.

https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/legislacao/instrucoes_administrativas/Documents/Oficio_circulado_30254_2023.pdf



Associação pela Mobilidade
Urbana em Bicicleta

MUBi

Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta

mubi.pt | geral@mubi.pt

4 de Outubro de 2023