



ConBici



COORDINADORA EN  
DEFENSA DE LA BICI



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION MEMBER

## Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica 2030

### **CONTRIBUTOS E POSIÇÃO PÚBLICA**

Pela reforma do transporte urbano e regional na transição  
ECOLÓGICA DAS CIDADES

Pela Sustentabilidade com a Acessibilidade Pedonal, Ciclável e  
em Transportes Coletivos



Lisboa, 21 de Agosto de 2020



# CONTRIBUTOS E POSIÇÃO PÚBLICA

## VISÃO ESTRATÉGICA PARA O PLANO DE RECUPERAÇÃO ECONÓMICA 2030

A Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) vem saudar a discussão pública em curso aproveitando para partilhar a sua posição pública enquanto Organização Não Governamental de Ambiente de âmbito nacional, membro da European Cyclists' Federation (ECF), tendo em conta a sua colaboração de várias décadas em ações para a defesa da bicicleta como forma de mobilidade sustentável. A FPCUB é ainda membro fundador e detém atualmente a presidência do Conselho Executivo da Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente (CPADA), tal como, é membro fundador e do executivo da Confederação Portuguesa de Prevenção do Tabagismo (COPPT) e da Union Européenne de Cyclotourisme (UECT).

Neste sentido a FPCUB vem apresentar o seu contributo para o processo de discussão pública da Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica 2030.

### Enquadramento

A bicicleta é um modo ativo na geografia das deslocações urbanas e a segurança dos modos de deslocação serve para respeitar as suas condições de conforto e qualidade, mas também, para alcançar os objetivos de sustentabilidade, devendo-se reforçar, por isso, a prioridade aos peões, às bicicletas e ao transporte coletivo.

Segundo a Organização Mundial de Saúde, sempre que possível, e no momento pandémico que vivemos, deve ser considerada a possibilidade de andar de bicicleta ou a pé, pois estes modos de deslocação permitem distanciamento físico, ao mesmo tempo que contribuem para a atividade física diária, contrariando o agravamento do



sedentarismo associado ao confinamento, ao aumento do recurso ao teletrabalho e ao acesso limitado ao desporto ou outras atividades recreativas<sup>1</sup>.

Se por um lado, esta crise sanitária causada pelo COVID-19 pressiona várias nações para uma profunda recessão económica de características globais, por outro lado, devemos saber aproveitar a oportunidade de mudança de paradigmas. Temos de transformar as fraquezas e ameaças, em forças e oportunidades.

Em Portugal tem-se verificado uma grande procura de bicicletas, superior à oferta, e algumas lojas esgotaram o seu stock, não tendo ainda atingido a normalidade ao dia de hoje. Relembramos as recentes notícias que indicam que em 2019 Portugal foi o maior produtor europeu de bicicletas (nos anos anteriores era o 2º maior). Consideramos igualmente importante referir que a exportação de bicicletas com produção portuguesa atingiu um volume de mais de 400 milhões de euros em 2019<sup>2</sup>.

Em simultâneo várias cidades começaram a investir em “ciclovias temporárias” e espaços pedonais, de forma a proteger e garantir mais espaço para circulação, em segurança, dos utentes mais vulneráveis do espaço público. Estas iniciativas devem ser apoiadas e encorajadas, esperando que as iniciativas temporárias possam ser avaliadas e monitorizadas ao longo do tempo, com vista à melhoria contínua e, desejavelmente, se promova a redução do excessivo espaço dedicado ao transporte individual motorizado.

O turismo em bicicleta não deve ser menosprezado. A bicicleta deve ser considerada uma oportunidade para o setor do turismo, nomeadamente no que diz respeito ao turismo sustentável e com a particularidade de que não é sazonal, contribuindo ativamente para o emprego regular ao longo de todo o ano, assim como, para a distribuição do turismo por várias zonas (incluindo rurais) dispersando as mais-valias

---

<sup>1</sup><https://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/technical-guidance/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>

<sup>2</sup><https://www.dn.pt/edicao-do-dia/14-ago-2020/portugal-destrona-italia-na-producao-de-bicicletas-12521378.html>



dessa procura e proporcionando oportunidades de desenvolvimento local para o restante território.

Este “boom” da bicicleta e das infraestruturas cicláveis deve ser aproveitado. É o momento ideal para a promoção do uso deste modo de transporte. Devemos aproveitar a oportunidade para nos aproximarmos de quotas modais de outros países da União Europeia. E isso deve ser feito através de uma estratégia a nível nacional e não apenas regional/local.



A acessibilidade sustentável transforma o ambiente urbano e a participação democrática da sociedade civil é condição necessária para que essa transformação suceda com a maior brevidade possível pois, trata-se de “fazer cidade” com as populações e escolhas de atrair o maior volume de deslocações em modos alternativos ao automóvel. Trata-se de planear cidade para as pessoas e para os lugares<sup>3</sup>.

## Considerações gerais

A FPCUB acredita na transição ecológica das cidades e regiões, numa visão para um Portugal verdadeiramente Ciclável e no reforço dos modos alternativos à dependência excessiva do automóvel. A sua motivação centra-se no interesse em promover a utilização da bicicleta para fins turísticos, em lazer ou no quotidiano nas deslocações utilitárias, em complemento ou alternativa, de acordo com os percursos, distância e tempos, mas, também, noutros conceitos de cidade, mais amigos do ambiente.

---

<sup>3</sup> « Beyond Mobility. Planning Cities for People and Places », Cervero e Guerra, 2017, ed. Island Press.



As Comunidades Intermunicipais, Áreas Metropolitanas, Associações representativas de Autarquias Locais, Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Infraestruturas de Portugal, Policia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana, principais Operadores de Transportes ferroviários, fluviais e rodoviários e sociedade civil podem e devem ser parte do processo de planeamento de instrumentos de financiamento, reforçando a qualidade e a eficiência da aplicação desse financiamento público, o que manifestamente nem sempre tem ocorrido em processos de natureza estratégica.

Um programa de financiamento ou uma estratégia nacional de recuperação económica deve ter uma ambição abrangente prevendo programas/medidas, para infraestruturas e equipamentos coletivos de transporte, para requalificar e regenerar a qualidade do espaço público em termos de acessibilidade, garantindo a segurança rodoviária, o incremento de serviços de bicicletas partilhadas, o incentivo e reforço dos modos alternativos mas, também, a qualidade dos transportes coletivos, os programas educativos, a assistência técnica especializada, o controlo da qualidade do ar, a monitorização de condições de saúde ou a investigação académica especializada.



A FPCUB entende que se devem colmatar fragilidades relativamente à ausência de planeamento integrado e à falta de equilíbrio no que diz respeito ao peão e à mobilidade pedonal (é ignorada por completo a necessidade de assegurar a Acessibilidade Universal do espaço e equipamentos públicos a Pessoas de Mobilidade Condicionada, assim como, alguns bons exemplos de intervenção à escala municipal como é o caso do Plano de Acessibilidade Pedonal da Câmara Municipal de Lisboa).



Assim, a FPCUB pretende deixar algumas considerações que considera relevantes no papel ativo que a bicicleta pode ter direta e indiretamente na economia<sup>4</sup> e consequentemente na recuperação económica e transição ecológica do país:

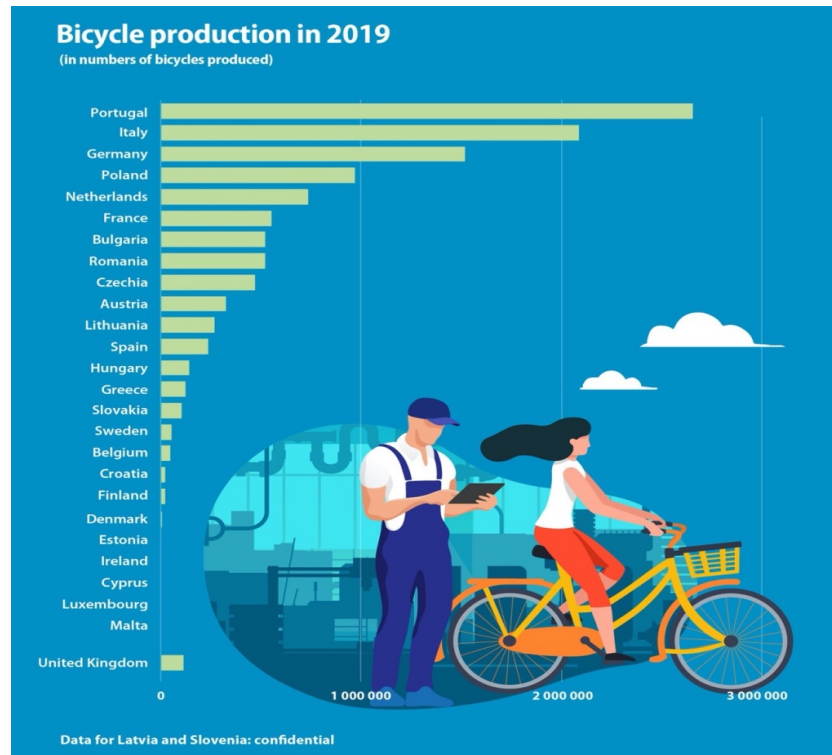
- Andar de bicicleta economiza emissões que equivalem a mais de 16 milhões de toneladas equivalentes de CO2 por ano na UE representando 600 a 5.630 milhões de euros de poupança dependendo do Custo Social do Carbono;
- A redução da poluição do ar através do uso da bicicleta representa 435 milhões de euros;
- A redução da poluição sonora através da bicicleta representa 300 milhões de euros;
- Os níveis utilização da bicicleta na UE em 2017 corresponderam a uma economia de combustível de mais de 3 biliões de litros por ano. O valor dessas economias de combustível é de quase 4 biliões de euros;
- A bicicleta evita 18 110 mortes prematuras por ano na UE-28. Isso corresponde a uma economia no valor de 52 mil milhões de euros por ano;
- Os trabalhadores que vão de bicicleta para o trabalho regularmente têm em média 1,3 dias a menos de faltas por doença por ano. Isso significa um ganho de quase 5 biliões de euros por ano para os empregadores em toda a UE;
- Estimam-se 2,3 biliões de viagens de cicloturismo por ano na UE, o que significa um valor económico total de 44 biliões de euros. O cicloturismo pode representar cerca de 525 000 empregos na UE. Em França, os cicloturistas gastam quase 20% mais do que a média de todos os turistas;
- O valor da redução do congestionamento através da bicicleta para a UE pode ser estimado em 6,8 biliões de euros por ano. Os custos totais de congestionamento para a economia da UE foram estimados em mais de 240 biliões de euros por ano ou quase 2% do PIB da UE;
- Os custos anuais de construção e manutenção de infraestrutura de transporte motorizado que são economizados através da bicicleta somam 2,9 biliões de euros por ano na UE;
- O valor do mercado de bicicletas na Europa foi estimado em 13,2 biliões de euros em 2016;

---

<sup>4</sup><https://ecf.com/what-we-do/cycling-economy/economic-benefits>



- Portugal passou a ser o maior produtor europeu de bicicletas em 2019 e o volume de negócios do setor já ultrapassou os 400 milhões de euros.



[ec.europa.eu/eurostat](https://ec.europa.eu/eurostat)

Considerando ainda que a bicicleta:

- Não polui nem provoca ruído;
- Assegura o distanciamento físico;
- Ocupa pouco espaço e o trânsito torna-se mais fluido e seguro;
- Facilita no descongestionamento e proporciona alternativas a outros modos de transporte em pequenas distâncias;
- Existem bicicletas de todos os preços, o que faz com que seja acessível, critério importante numa altura de orçamentos familiares mais reduzidos;
- Contribui para as pessoas se manterem fisicamente ativas;
- A bicicleta é o meio de transporte mais rápido em deslocações até 5km, podendo chegar aos 8 km em cidades congestionadas. Quando combinada com o transporte público torna-se também genericamente mais rápida em longas distâncias (comparativamente ao carro);

6/23

Rua Bernardo Lima 35, 2º B  
1150-075 Lisboa  
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa  
Tel: 213159648, Fax: 213561253  
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt



- A produção de bicicletas e a sua exportação contribuem para a economia do país;
- O turismo em bicicleta pode ser uma oportunidade para alavancar o desenvolvimento local e regional.

## Considerações específicas e Recomendações

### Eixo “Uma rede de infraestruturas indispensáveis”

A FPCUB considera necessário definir uma Rede Nacional de Infraestruturas Cicláveis devidamente hierarquizada e que constituirá um plano de investimentos faseado, evitando um planeamento à escala municipal sem o respetivo enquadramento nacional e regional, eficiente e em articulação com o sistema de transportes públicos e/ou outras infraestruturas de transportes.

A inclusão desta Rede Nacional de Infraestruturas Cicláveis nas prioridades políticas e técnicas deve assim ter eco nos instrumentos de planeamento, articulando devidamente o interesse europeu, ibérico e nacional. A FPCUB, a Conbici e a ECF têm trabalhado junto da sociedade civil relativamente a ligações ibéricas e europeias que venham a estruturar as redes de infraestruturas de interesse para os territórios e para a utilização da bicicleta. Em simultâneo, é necessário que as instituições técnicas desenvolvam o trabalho de cooperação que permita preparar esta estratégia e a sua inclusão na *Trans-European Transport Network* (TEN-T) na sua próxima revisão (prevista para 2023). Assim estaremos melhor preparados para aproveitar as oportunidades dessa política de financiamento europeu com vista a responder às necessidades de conectividade do continente europeu e promoção de cadeias de transporte sustentável.<sup>5</sup>

A rota EuroVelo 1 é uma rota europeia de longa distância que integra uma rede de infraestruturas entre vários Estados Membros, e percorre toda a linha de costa portuguesa. Esta rota pode constituir uma boa base para articular as redes das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e das regiões ao longo da faixa atlântica. Existe

---

<sup>5</sup> Three reasons to integrate cycling into the TEN-T network, <https://ecf.com/news-and-events/news/three-reasons-integrate-cycling-ten-t-network>





também um conjunto de Ecopistas em antigos corredores ferroviários que, por essa mesma razão, têm percursos com pequenas inclinações e que são adequados para vias cicláveis de elevada qualidade, as quais, já ligam alguns aglomerados urbanos, em particular, no interior. Se olharmos para exemplos europeus, surgiram conceitos de “autoestradas para bicicletas”, vias cicláveis de elevada capacidade e elevado desempenho e padrões de segurança que permitem deslocações maiores e mais rápidas.

Acompanhando a necessidade de estruturar a rede de infraestruturas é momento de criar um manual de sinalética que permita a uniformização ao longo de todo o território nacional.

Eixo “A Qualificação da População, a Aceleração da Transição Digital, as Infraestruturas Digitais, a Ciência e Tecnologia”

A FPCUB sugere uma aposta na profissionalização e capacitação de recursos humanos para o setor da produção de bicicletas com especial interesse de especialização, devidamente acompanhado de competências digitais e tecnológicas.

Um paulatino alargamento dos sistemas de bicicletas partilhadas a cidades médias a partir dos 50.000 habitantes, generalizará a necessidade de mão de obra qualificada, com competências digitais, capacidade de planeamento e gestão, assim como, alguns perfis com apetência para atividades operacionais, logísticas e manutenção. Neste sentido, verificar-se-ão necessidades de recursos humanos com os mais diversos graus de ensino e especialização e tendencialmente com afinidade digital, tecnológica para além de capacidades de análise de dados, investigação e desenvolvimento.





## Eixo “O Setor da Saúde e o Futuro”

A FPCUB considera que a utilização da bicicleta representa um valioso contributo para a prevenção do aparecimento ou agravamento de diversas doenças, como por exemplo, a diabetes, a hipertensão, as doenças respiratórias, cardiovasculares e o cancro. A prevenção destas doenças implica um forte investimento na mudança de comportamentos e a utilização da bicicleta tem um enorme potencial contributivo para esta estratégia, tal como, a prevenção do tabagismo, de outros tipos de dependências de substâncias, assim como, a devida valorização e promoção de hábitos alimentares tradicionalmente conhecidos, como por exemplo a dieta mediterrânica.

Sendo a bicicleta um ativo importante para contribuir para a atividade física moderada, bem como, a progressiva restrição tabágica um fator dissuasor dessa dependência, e ainda, a promoção da dieta mediterrânica uma mais valia no plano nutricional, a FPCUB considera que este triângulo virtuoso deve ser um dos elementos centrais no âmbito do Programa Nacional de Investimento na Prevenção da Doença.

Tal como referido em anteriores pareceres da FPCUB (sobre o Portugal Ciclável 2030 ou a Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Ciclável 2030) falta articular e reforçar o desenho de medidas políticas desta natureza, com os diversos benefícios que produzem, desde logo, ao nível da Economia<sup>6</sup>, da Saúde, das Cidades, etc. Recorde-se que os resultados da produção académica, apesar de serem bastante conservadores (porque não levam em conta todos os benefícios para a saúde) têm superado todas as expectativas sobre os benefícios referidos anteriormente. O *Return Of Investment* atinge uma proporção de quase 1:40, apenas tendo em conta estes aspetos englobados no *HEAT - Health Economic Assessment Tool*, da OMS.

Ficam de fora outros benefícios da saúde como a diminuição da morbidez (muito difícil de quantificar em termos económicos), e outros benefícios económicos como a redução

---

<sup>6</sup> estudo da Universidade de Ghent que pela primeira vez quantificou o impacto que a cultura da bicicleta tem na Holanda: "Dutch Cycling: Quantifying the Health and Related Economic Benefits" (Fishman, Schepers, Kamphuis - <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4504332/>)



do congestionamento rodoviário, diminuição das despesas com combustíveis e automóveis em geral, etc. Ou seja, o *Return Of Investment* será ainda maior se se incluir todos os benefícios para a sociedade e para os indivíduos.

### Eixo “Estado Social”

Pedalar é um ato simples e universal. O papel social da bicicleta tem sido amplo e tem-se verificado uma forte mobilização social no aparecimento de projetos, fruto de políticas de proximidade e de cooperação.

“Pedalar sem Idade” que proporciona momentos de passeio a pessoas de idade maior em *trishaws* tem contribuído para combater o isolamento, a demência, a depressão e fortalecer laços de proximidade com população que, pela sua mobilidade condicionada, se tem confinado na sua casa, centros de dia, lares ou outras instituições de apoio sénior.

PEDALAR  
SEM  
IDADE



“CicloExpresso” que se constitui em grupos de crianças que vão para a escola de bicicleta, acompanhadas por adultos/as monitores/as, em “comboio” regular, com um percurso e horário definidos, tem contribuído para a promoção da utilização da bicicleta em idades jovens, com o devido acompanhamento e tutoria.



Estes projetos exemplificam a energia social que a bicicleta mobiliza, contudo, a sua disseminação depende de participação quase exclusivamente voluntária e dependente de financiamento solidário. A sua replicação em mais territórios pode contribuir para a ampliação da rede de cuidados da população mais idosa, também com o apoio dos jovens, promovendo a solidariedade intergeracional. A manutenção de postos de



trabalho ou a criação de emprego social neste tipo de projetos pode não representar um valor económico muito significativo, mas tem um elevado valor social intrínseco. Por esse motivo a FPCUB considera de especial utilidade pública, o cofinanciamento público deste tipo de projetos, viabilizando assim a sua expansão a territórios com menor massa crítica ou particular vulnerabilidade social.

### Eixo “A Reindustrialização do País – Uma Indústria Competitiva e de Futuro”

A FPCUB enquanto Organização Não Governamental de Defesa do Ambiente defende um uso racional, ecológico e eficiente dos recursos naturais. Por esse motivo, qualquer estratégia de reindustrialização do país é de saudar, num racional de autossuficiência, desenvolvimento sustentável e produção/consumo tendencialmente local. Acresce uma particular preocupação com as indústrias extrativas ou intensivas, pelo que, é com particular apreensão e apelo que se recomenda uma especial sensibilidade para o tipo de prospeções ou explorações que se pretendem considerar.

Tornar obrigatória a neutralidade carbónica, definir metas concretas e operacionais, antecipar metas de descarbonização é a principal matriz e contributo que Portugal deve seguir para o Mundo.

É com particular inquietação que a FPCUB constata a identificação dos “clusters estabelecidos”, entre os quais, a par da “aeronáutica” ou “automóvel” não consta o “ferroviário”. Ora, o plano de investimentos em curso, com o Ferrovias 2020, e os planos que se seguem, tanto em infraestruturas como em material circulante, tornam a Ferrovia num eixo central das políticas de investimento para as próximas décadas. Não considerar a ferrovia como um cluster de investimento no eixo de “Reindustrialização do País” parece-nos, mais do que uma omissão, um erro estratégico.

As necessidades de transição ecológica do país, em particular nos padrões de mobilidade da população, consolidam uma estratégia de reequilíbrio modal, em que os serviços ferroviários de passageiros (e também de mercadorias) terão necessariamente um papel crescente. Ora, será natural que essas necessidades se traduzam num crescente investimento em material circulante ferroviário, para além dos restantes transportes coletivos (barcos, elétricos, autocarros). É por isso muito preocupante não

11/23



encontrar o cluster ferroviário entre as referências a projetos de investimento dos clusters do mar, tecnologias digitais, economia da Defesa, renováveis, hidrogénio verde, bioeconomia, ou de extração de lítio, nióbio, tântalo e terras raras. Apenas as necessidades de material circulante da CP, já identificadas em Contrato de Serviço Público, representam cerca de 500 M€ para a próxima década. Pese embora esse investimento apenas mantenha o nível de serviço atual (projetado no tempo), a perceção generalizada é de que esse valor ficará muito aquém da ambição publicamente conhecida para reforço dos níveis de serviço da ferrovia em Portugal.

Voltar a apostar na ferrovia tem sido um objetivo retomado pelo anterior e atual governo, recuperando alguns investimentos em infraestrutura, mas também em material circulante. Acresce também a criação do Centro Tecnológico Ferroviário em Matosinhos que chegou a ter o alto patrocínio do Senhor Primeiro-Ministro, António Costa, com declarações paradigmáticas:

*“Aprendemos com os erros do passado. A ferrovia está no centro das nossas prioridades”, “provámos que o combate às alterações climáticas é uma oportunidade para alavancar o crescimento económico do país”, “Depois de décadas em que o país definiu que o prioritário era investir na rodovia e no transporte automóvel, era tempo de, de uma vez por todas, perceber que se queríamos alterar o quadro de mobilidade em Portugal, era necessário reinvestir na ferrovia”,*

assim como, do Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação, Pedro Nuno Santos:

*“A CP acompanha o desenvolvimento do país. Foi um instrumento de coesão territorial. Foi e continuará a ser. Queremos também que seja um instrumento de produção de riqueza em Portugal”, “O comboio não é um meio de transporte do passado, é um meio de transporte do futuro”, “é somente um “primeiro passo da fábrica do futuro que queremos construir em Portugal”.*

Concluindo, parece-nos que, não só é necessário incluir expressamente o cluster ferroviário no eixo de reindustrialização do país, como se terá de, prospectivamente, avaliar a capacidade do país incorporar, na economia nacional, a maior parte possível



do investimento que se estima intensificar nas infraestruturas e no material circulante que ficarão ao serviço do país.

### Eixo “A Transição Energética e Eletrificação da Economia”

O foco predominante na eletrificação do transporte rodoviário deve incluir na equação todas as externalidades positivas e negativas associadas à produção dos veículos e das suas baterias, assim como, o valor global do ciclo de vida dos produtos.

A transição ecológica implica uma mudança de paradigma do consumo energético e portanto, adequar o perfil de produção e consumo de energia tem necessariamente de ter em conta a eficiência energética e as energias renováveis. Prosseguir o objetivo de eletrificação, pela eletrificação, não pode ser o único mote de desenvolvimento do país.

Compreendendo que a transição energética pode contribuir para a redução de consumo de combustíveis fósseis em favor da energia elétrica, desejavelmente produzida com base em energias renováveis, persistem, em simultâneo, várias sensibilidades a ter em consideração, designadamente quanto ao “aumento exponencial da procura de matérias-primas minerais estratégicas, em relação à produção atual, como Lítio (965%), Cobalto (585%), Grafite (383%), Índio (241%)”.

Neste contexto, a FPCUB tem a sublinhar a sua preocupação com a utilização eficiente de recursos, mesmo relativamente aos apoios ao veículo elétrico. Mesmo que a transição energética privilegie a mudança rápida de todo o parque automóvel de motorização a combustão para motor elétrico, todas as externalidades associadas ao congestionamento, obesidade, sedentarismo, dispersão urbana, sinistralidade, investimentos e manutenção de infraestruturas de comunicação, saneamento, abastecimento de água e tratamento de resíduos persistem. É por este motivo que a eletrificação, *per si*, não constitui uma política pública eficiente. Antes deverá ser conjugada com uma prioridade social e política aos transportes públicos, à mobilidade ativa ou ciclável e respetiva complementaridade com serviços partilhados de mobilidade.



Já na logística urbana, acredita-se num forte potencial de transição ecológica, através da hierarquização do transporte de mercadorias, e com o recurso crescente ao *e-commerce* conjugado com o transporte em bicicletas convencionais ou com apoio elétrico.

### Eixo “Coesão do Território, Agricultura e Floresta”

A bicicleta é uma aliada da coesão territorial no sentido que contribui para mobilizar uma energia social ecológica. A reforçar este aspeto podemos enumerar as mais valias que o cicloturismo pode representar para os territórios de baixa densidade, o que, conforme já anteriormente mencionado, tem um valor económico intrínseco não despidendo. Pelas características típicas do perfil de consumo associado ao cicloturismo, podemos robustamente afirmar que esta atividade permite dinamizar os sistemas territoriais em torno das centralidades que o potenciam. Este ciclo virtuoso cria oportunidades de desenvolvimento local e com isso aumenta-se a atratividade para novos residentes em zonas de baixa densidade.

Ora, promover a atratividade dos territórios contribui para a evolução demográfica favorável, assim como, com a diversificação das oportunidades, para a sua maior resiliência. O cicloturismo e a utilização da bicicleta, sendo uma atividade neutra em carbono, permite o conhecimento do território sem os impactes negativos de outros tipos de deslocação, e, pela sua eficiência energética, pelo contacto com o património natural, proporciona uma adequada valorização e remuneração dos serviços de ecossistemas quando em comparado com outros padrões de consumo menos ecológicos.

A capacidade de mobilização da bicicleta tem eco no património natural e floresta, seja na sua conservação, seja na proteção da biodiversidade. A este propósito importa destacar projetos como o “Educar para Prevenir”, desenvolvido pela FPCUB em parceria com outras entidades e sociedade civil, que mobilizou voluntários de várias partes do país. Este projeto permitiu contribuir para o esforço coletivo de prevenção de fogos florestais na zona do Pinhal Interior, a qual, foi intensamente afetada por esse flagelo em 2017. Foram várias as iniciativas, incluindo oficinas de intervenção e recuperação de

14/23

Rua Bernardo Lima 35, 2º B  
1150-075 Lisboa  
Apartado 4101 - 1501-001 Lisboa  
Tel. 213159648, Fax: 213561253  
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt



taludes, recuperação de caminhos, duas ações de reflorestação com recurso a espécies autóctones, um passeio interpretativo num dos mais importantes valores de património natural da zona (Vale do Alva) com qualificação e formação dos participantes para a paisagem e serviços de ecossistemas das galerias ripícolas.



A FPCUB considera os resultados da participação cívica muito interessantes e o exemplo recente do Projeto Educar para Prevenir sugere-nos que a participação dos cidadãos em programas de transformação da paisagem seja prevista e estimulada desde o seu primeiro momento.

#### Eixo “Um Novo Paradigma para as Cidades e a Mobilidade”

A FPCUB entende que é necessário implementar e reorientar as cidades e as áreas urbanas para a mudança de paradigma, o da transição ecológica das áreas urbanas, tão necessária e urgente. Apesar duma narrativa consensual do SoA (State of the Art), a identificação de programas em pacotes, não se vislumbra nenhum método de monitorização, como por exemplo, através da Reforma que deve incluir na legislação, os “Observatórios dos Planos de Deslocação Urbana”. Apesar de hoje, o Instituto de Mobilidade e dos Transportes já recomendar a elaboração dos Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável às Comunidades Intermunicipais ou Áreas Metropolitanas, estes são insuficientes a este nível, porque além de não incluir a “Conta Pública do Sistema Deslocações Urbanas”, falta-lhes a sua articulação com os Planos Intermunicipais (previstos na lei 31/2014) e que devem incluir, a perspetiva do

15/23





“Bottom>Up”, enquanto na sua definição como “Esquemas de Coerência Territorial” (ECOT) questões relacionadas com a maior participação dum conjunto de entidades públicas e privadas ao nível local. Esta metodologia não está plasmada para um “modelo conceptual de implementação”.

Com efeito, o que se está a assistir em vários países e cidades europeias é a preparação e implementação do necessário enquadramento da alteração da estrutura e forma urbana para se garantir outras condições de acessibilidade baseadas em critérios de sustentabilidade, ou seja, prever as alterações institucionais, nas entidades e instrumentos apropriados, para a execução de reformas estruturais e consequentes à mudança de paradigma do automóvel para os modos alternativos (ex: Autoridades de Urbanismo e Autoridades Organizadoras do Transporte Urbano com leis de Organização do Transporte Interior; da Racionalização do Ar e da Energia, etc.). Por isso, as reflexões que se colocam são as seguintes:

1. Onde estão os contornos de Reforma do setor do Transporte Urbano (TU) que têm incidência nas políticas públicas de urbanismo e transporte para eliminar os fatores de risco e de falta de segurança que continuam a persistir nos Planos de Urbanização e nos PDM?
2. Onde estão as recomendações de elaboração de leis que devem impor regras básicas de ordenamento urbano que contemplem uma nova orientação do transporte terrestre?
3. Onde está a obrigação de elaboração do PDU para toda a área urbana com mais de 20 mil habitantes e que obrigue a novos critérios de avaliação das propostas de urbanismo assente em acessibilidade sustentável?
4. Que condições de legislatura são assumidas para que a mudança de paradigma seja realizada no curto e médio prazo, como outros países fizeram, como no exemplo de França, em que a LOTI (dez. de 1982) – Lei da descentralização -, foi acompanhada pela Lei da Racionalização do Ar e Energia (1996) e pela lei SRU (dez. 2001) – lei da Solidariedade e renovação urbana, sabendo articular urbanismo e transporte?
5. Onde estão os dados de mobilidade?



6. Onde estão os dados de acessibilidade?
7. Os dados caracterizadores do ambiente urbano?
8. Quais são os objetivos e metas em cada ano, em função dos projetos?
9. Como se encontra a estrutura urbana definida?
10. O modelo de estrutura urbana é consensual e esses aglomerados urbanos revêm-se nesta proposta metodológica?
11. Qual a repartição modal atual e futura?
12. Quantas deslocações motorizadas e que distância médias percorridas pelos diferentes modos de transporte?

Não se vislumbra uma Reforma do sector do Transporte Urbano (TU) e ao não se propor essa Reforma, a FPCUB considera que a Visão Estratégica fica aquém de objetivos estratégicos como alterar substancialmente a repartição modal a favor dos modos alternativos e, portanto, reduzir o tráfego automóvel.

É necessário garantir que as cidades implementam redes cicláveis ligadas, diretas, atrativas, legíveis e confortáveis. Para garantir estes 5 critérios é fundamental que se crie um manual/guia de boas práticas de desenho e implementação de infraestrutura ciclável nacional (tendo por base manuais europeus – CROW, DfT, Certu/CEREMA), levando a que as cidades adotem as medidas corretas na implementação das infraestruturas cicláveis, sem prejuízo de passeios ou de infraestruturas sem as dimensões adequadas ou as soluções necessárias nas interseções.



Além da criação de infraestruturas, a FPCUB defende a adoção de medidas de acalmia de tráfego. Não basta construir as infraestruturas, é necessário acautelar a segurança

17/23



rodoviária e reduzir a sinistralidade essencialmente relacionada com velocidade excessiva ou comportamentos de condução irresponsável. A mudança de paradigma de mobilidade urbana assenta também na responsabilidade coletiva, da prioridade aos utilizadores vulneráveis e para isso, para além da formação e qualificação também é necessária uma forte intervenção de fiscalização com ação imediata no sentido de reprimir os comportamentos irresponsáveis de condução ou utilização do espaço público.

As mudanças que se projetam recomendam a recolha e monitorização de que permitam uma monitorização e análise de apoio à decisão. Falta por isso, um “Observatório” de dados em tempo real nos quais as pessoas ou entidades participam através da criação de um regime de incentivos. O caso francês é exemplar e um modelo a seguir.

#### Eixo “Cultura, Serviços, Turismo e Comércio”

No que diz respeito ao comércio, gostaríamos de ver considerados apoios ao setor das bicicletas convencionais ou de carga. A logística urbana em bicicleta é mais prática, ecológica, estimula a criação de emprego, o comércio local/tradicional e diminui o congestionamento. Em muitas áreas urbanas, pelo tipo de perfil logístico (volume, peso e distâncias percorridas entre a origem da produção/armazenamento e o destino do consumo), 50% de todas as entregas de mercadorias podem ser feitas de bicicleta. Persistem os apoios à aquisição de veículos elétricos, contudo os apoios recentemente criados à aquisição de bicicletas é proporcionalmente pouco relevante, ainda que socialmente mais justo e abrangente. Para além deste estímulo à aquisição de bicicletas, que mais diretamente está relacionada com o estímulo à produção, deveria ser equacionado o estímulo à utilização efetiva das bicicletas. Estes estímulos já têm ocorrido por via da disponibilização da oferta de sistemas partilhados de bicicletas, contudo, no entender da FPCUB falta dar mais um passo. Noutras cidades europeias já se têm concretizado sistemas de estímulo à utilização recorrendo ao pagamento por



quilometro percorrido. Estes subsídios à utilização exigem determinação política, um sistema de monitorização e a avaliação da eficiência desses subsídios.<sup>7</sup>

Por outro lado, qualquer estratégia proposta para os modos ativos e de alternativa ao automóvel, como por exemplo, incluir o Transporte Coletivo, em que se priorizam as deslocações diárias de curta, média e longa distância no município ou entre municípios, não pode descurar setores de atividade importantes como o cicloturismo, o enoturismo, o turismo rural, o próprio campismo e caravanismo, entre outros, setores que podem alavancar a economia local, mas podem constituir-se sobretudo como motores importantes para a promoção do uso da bicicleta junto das populações locais.



## Investimento e Financiamento

É necessário prever e assegurar coerência de políticas, estratégias e fontes de financiamento, o que não se tem necessariamente verificado, designadamente no que diz respeito ao “Portugal Ciclável 2030”, o “Programa Nacional de Investimentos 2030”, a “Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030” e a presente Visão Estratégica. Não se compreende se esse financiamento está ou não devidamente identificado (300 milhões de euros até 2030).

---

<sup>7</sup>[https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu/cycling-measure/cycling-subsidies\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu/cycling-measure/cycling-subsidies_en)

[COMMUTING: WHO PAYS THE BILL?, ECF, 2014](#)



De que forma e que papel a bicicleta pode ter em Portugal, uma vez que, em muitos dos Estados Membros, a bicicleta está a ter significativos programas de investimento e financiamento exclusivamente dedicados.

A bicicleta pode contribuir para a política de coesão 2021-2027, contribuindo muito diretamente para cada um dos cinco objetivos de elegibilidade que a Comissão Europeia propôs para o reforço orçamental da UE:

- 1. Uma Europa mais inteligente, graças à inovação, à digitalização, à transformação económica e ao apoio às pequenas e médias empresas;*
- 2. Uma Europa mais verde, sem emissões de carbono, aplicando o Acordo de Paris e investindo na transição energética, nas energias renováveis e na luta contra as alterações climáticas;*
- 3. Uma Europa mais conectada, com redes de transportes e digitais estratégicas;*
- 4. Uma Europa mais social, concretizando o Pilar Europeu dos Direitos Sociais e apoiando o emprego de qualidade, a educação, as competências, a inclusão social e a igualdade de acesso aos cuidados de saúde;*
- 5. Uma Europa mais próxima dos cidadãos, graças ao apoio a estratégias de desenvolvimento a nível local e ao desenvolvimento urbano sustentável na UE.*

Continua-se, assim, a defender que um envolvimento alargado da sociedade civil, aumenta a qualidade das condições da mudança de paradigma, tal como é reiteradamente referido em conferências e livros internacionais<sup>8</sup>.

## Síntese

1. Portugal necessita de uma **estratégia e programa para a mobilidade alternativa à dependência excessiva do automóvel** e, portanto, no processo de Reforma

---

<sup>8</sup> “An Introduction to Sustainable Transportation» Schiller, Brunn e Kenworthy, Ed.EarthScan, 2010.



- deve incluir entidades e instrumentos de planeamento, de gestão operacional e de financiamento afirmando outro modelo territorial e de transportes;
2. As Comunidades Intermunicipais, Áreas Metropolitanas, Associações representativas de Autarquias Locais, Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Infraestruturas de Portugal, Policia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana, principais Operadores de Transportes ferroviários, fluviais e rodoviários e sociedade civil podem e **devem ser parte do processo de planeamento de instrumentos de financiamento, reforçando a qualidade e a eficiência da aplicação desse financiamento público;**
  3. Um programa de financiamento para a próxima década deveria ter uma **ambição mais abrangente** prevendo medidas para infraestruturas e equipamentos coletivos de transporte, para requalificar e regenerar a qualidade do espaço público, em termos de acessibilidade, garantindo a segurança rodoviária, o incremento de serviços de bicicletas partilhadas, o incentivo e reforço dos modos alternativos mas, também, a qualidade dos transportes coletivos; os programas educativos, para a assistência técnica especializada, para o controlo da qualidade do ar, para a monitorização de condições de saúde ou para a investigação académica especializada;
  4. Deverá colmatar-se as fragilidades relativamente à **ausência de planeamento integrado e à falta de equilíbrio no que diz respeito ao peão e à mobilidade pedonal** (é ignorada a legislação de Pessoas de Mobilidade Condicionada, objetivos de acessibilidade universal, assim como, bons exemplos de intervenção à escala municipal como é o caso do Plano de Acessibilidade Pedonal da Câmara Municipal de Lisboa);
  5. A **identificação de valores de financiamento que ocorreu no PC2030, não ocorre agora nesta ocasião**, no seu quadro de medidas propostas. Não se compreende se esse financiamento será acautelado em momento posterior;



6. Perante os nossos níveis de sinistralidade rodoviária, **impõe-se uma revisão institucional, das atribuições e competências e respetiva legislação no setor dos transportes e segurança rodoviária;**
7. **A recolha e monitorização de dados pode consubstanciar-se num “Observatório” de dados em tempo real** nos qual as pessoas ou entidades participam através da criação de um regime de incentivos. O caso francês é exemplar e um modelo a seguir;
8. De facto, a qualidade e hierarquização da **Rede Nacional de Infraestruturas Cicláveis e equipamentos coletivos de transporte, têm de ser parte da equação da acessibilidade do território**, para além da mobilidade, e devem merecer destaque nos princípios que presidem a uma política mobilizadora da população em geral;
9. É necessário que as instituições técnicas desenvolvam o trabalho de cooperação entre elas e com a sociedade civil, que permita **incluir a Rede Nacional de Infraestruturas Cicláveis na *Trans-European Transport Network (TEN-T)* na sua próxima revisão** (prevista para 2023);
10. **Não chega prever o financiamento de infraestruturas, temos também de pensar na eficiência que o financiamento da utilização pode gerar.** Tal como noutras cidades europeias, deve ser equacionado o subsidio à deslocação em bicicleta e o cofinanciamento da implementação de sistemas de bicicletas partilhadas em cidades com mais de 50.000 habitantes;
11. **Espera-se que as redes de infraestruturas indispensáveis prossigam um enquadramento de orientações a várias escalas de território**, desde logo a nível internacional, para o qual a rede EuroVelo, pode ser fundamental, ao nível ibérico para o qual a ConBici e o Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta são ativos contribuidores, e ao nível nacional, regional e local para os quais é necessária uma visão sem fronteiras no que diz respeito ao desenvolvimento sustentável e que se tem de traduzir numa visão holística em matérias correlacionadas com o Ambiente e Transportes;
12. **A Discussão Pública da Reforma do setor do Transporte Urbano não pode ser remetida para uma qualquer urgência de carácter eleitoral.** A FPCUB mantém-

22/23



se disponível para continuar a apoiar a promoção da utilização da bicicleta e a defender a representatividade dos seus utilizadores, assumindo a sua função de Cidadania, Ecologia em defesa da Democracia.

Documento subscrito pelo Conselho Consultivo para a Mobilidade Sustentável da FPCUB, pela ConBici - Coordenadora em Defesa de la Bici e pela Confederação Portuguesa de Prevenção do Tabagismo.

Com os melhores cumprimentos

José Caetano  
Presidente da FPCUB  
Lisboa, 21 de Agosto de 2020

