



# Plano de Recuperação e Resiliência

## CONTRIBUTOS E POSIÇÃO PÚBLICA

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

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



*"We have the impression that many countries that'll be asking for more roads, etc, because that is what they have been doing for ever, but if you could shift some of that towards physical infrastructure for cycling in cities, that would be extremely helpful."*

*Frans Timmermans, ECF #MoreCycling for a Green Recovery*



# CONTRIBUTOS E POSIÇÃO PÚBLICA

## Plano de Recuperação e Resiliência

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), e 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 consulta pública do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

### 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 desde março de 2020, 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

1/34



teletrabalho e ao acesso limitado ao desporto ou outras atividades recreativas<sup>1</sup>. Recentemente esta recomendação foi mais uma vez reforçada no documento da OMS para atividade física e comportamento sedentário, sendo uma das dez principais mensagens *“Toda a atividade física conta. A atividade física pode ser realizada como parte integrante do trabalho, desporto e lazer ou transporte (caminhar, patinar e pedalar), bem como de tarefas diárias e domésticas.”*.

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 para aumentar a capacidade de resiliência da sociedade.

Em Portugal verificou-se uma grande procura de bicicletas, superior à oferta, e algumas lojas chegaram a esgotar o seu stock no início da pandemia. Relembramos 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 investiram 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

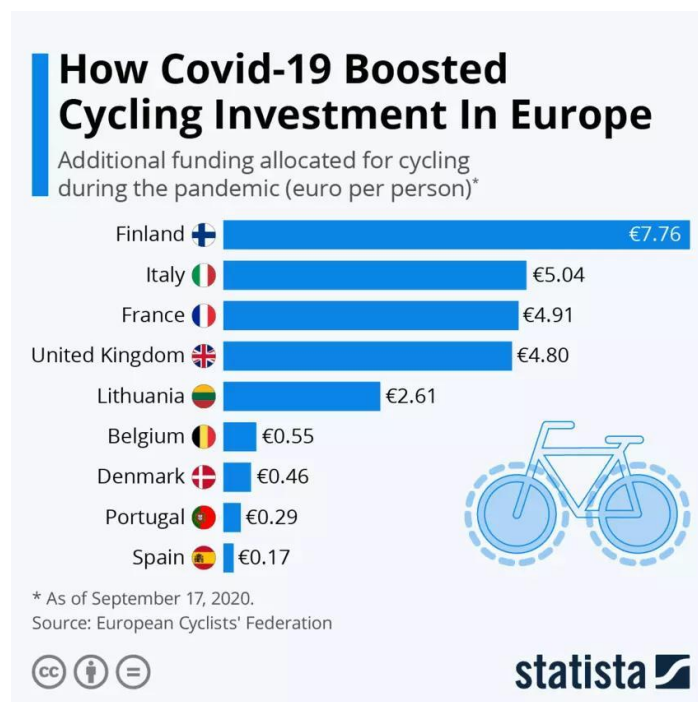
---

<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>



monitorizadas ao longo do tempo, com vista à melhoria contínua e, desejavelmente, se promova a redução do excessivo espaço dedicado ao transporte individual motorizado. Em Portugal, durante a pandemia e até 17 de setembro de 2020, foram investidos 0,29€ por pessoa, em fundos adicionais alocados para a bicicleta: um valor muito baixos quando comparados os valores de países como a Finlândia com 7,76€/pessoa, a Itália com 5,04€/pessoa e a França com 4,91€/pessoa.



Na Holanda, estima-se que o benefício da utilização da bicicleta previna cerca de 6500 mortes/ano e que a população tem um acréscimo de meio ano de aumento da esperança média de vida<sup>3</sup>. Na cidade de Dublin, com o sistema de bicicletas de uso

<sup>3</sup> <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4504332/>



partilhado, por cada 1€ investido gerou-se 12,3€ em benefícios de economia de tempo, benefícios financeiros e benefícios para a saúde<sup>4</sup>.

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 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 rural e a participação democrática da sociedade civil é condição necessária para que essa transformação

---

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





sucedida com a maior brevidade possível pois, trata-se de “fazer cidade” com as populações e de atrair o maior volume de deslocações em modos alternativos ao automóvel. Trata-se de planejar cidade para as pessoas e para os lugares<sup>5</sup>.

## Considerações gerais

**A FPCUB acredita numa reforma do transporte urbano e regional e na transição ECOLÓGICA DAS CIDADES E REGIÕES, pela sustentabilidade com acessibilidade pedonal, ciclável e em transportes coletivos.** A transição ecológica das cidades e regiões representa materialização através de uma visão para um Portugal verdadeiramente Ciclável com o respetivo 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. **Era por isso, legítima a expectativa de encontrar na proposta de Plano de Recuperação e Resiliência um conjunto de investimentos que correspondesse à necessidade de uma profunda reforma ecológica das cidades e regiões portuguesas.**

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, Polícia 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

---

<sup>5</sup> « Beyond Mobility. Planning Cities for People and Places », Cervero e Guerra, 2017, ed. Island Press.



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 plano 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. O PRR aparentemente é omissivo a muitas destas necessidades.



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 a Pessoas de Mobilidade Condicionada nos espaços e equipamentos públicos, assim como, alguns bons exemplos de intervenção à escala municipal como é o caso do Plano



de Acessibilidade Pedonal da Câmara Municipal de Lisboa, que podem e devem ganhar tração a nível nacional).

Importa deixar algumas considerações quanto ao papel ativo que a bicicleta pode ter direta e indiretamente na economia<sup>6</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 CO<sup>2</sup> 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

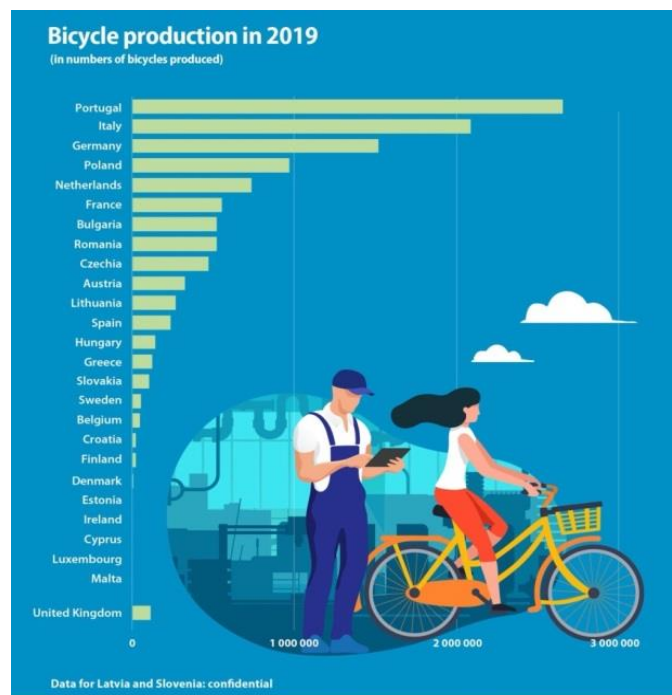
---

<sup>6</sup><https://ecf.com/what-we-do/cycling-economy/economic-benefits>





- 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;
  - 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)



Antes de deixarmos considerações mais específicas quanto ao PRR, torna-se necessário assinalar ainda as seguintes vantagens da utilização da 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);
- 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

Os decisores europeus colocam a utilização da bicicleta como uma das prioridades para financiamento dos planos de recuperação e resiliência e **apesar de estarem previstos 1032 M€ para a componente 10 dedicada à Mobilidade Sustentável, a bicicleta está totalmente ausente do plano português.**



*Bike lanes are exactly the kinds of investments we want to see through the Recovery and Resilience Facility. Bike lanes create 30% more jobs in construction than conventional road projects.*

**Céline Gauer, Acting Head of the Recovery and Resilience Task Force at the European Commission’s Directorate General, at the Urban Mobility Days**

*Many cities implemented new bike lanes, pedestrian zones, lower speed limits, large pavements. I do hope these changes can remain in place even when the coronavirus is behind us.*

**Adina Vălean, EU Commissioner for Transport, during the European Mobility Week**

*“There is so much cycling potential we can tap into across Europe. Cycling brings money and jobs too: already, more than €200 billion in the European economy come from cycling,”*

*“People’s mentalities have been deeply influenced by the Covid-19 crisis, they now see the value of a clean city and clean air. If we don’t use this momentum to get more people on bikes and e-Bikes it will be wasted – everyone should be on a bike at some time and now it is so accessible to all generation and all economic circumstances. I encourage mayors to keep in dialogue with us. Perhaps we should think of concrete targets on how many kilometres of bike lanes need to be built – let’s have a nice target 4,000, 5,000,10,000 new kilometres for you.”*



*"We have to be practical, specially now that cycling will became part of our way of life. Now It has to become the way around for everyone. I think it's time to get there".*

*"investing in bike lanes is a no regret investment, specially if you combine it with greening the cities to provide cleaner air and lower the temperatures in cities that are very hot and it also provides protection to the cyclist"*

*"An issue we need to address as well it's how we de-incentive cars in cities, it's not just introducing bicycles, it's also about introducing a model that integrates public transportation and cycling"*

*"We have the impression that many countries that'll be asking for more roads, etc, because that is what they have been doing for ever, but if you could shift some of that towards physical infrastructure for cycling in cities, that would be extremely helpful."*



**Frans Timmermans, ECF #MoreCycling for a Green Recovery**



*“La France de 2030 devra être plus verte, plus respectueuse du climat. C’est pourquoi France Relance vise à accélérer la conversion écologique de notre économie et de notre tissu productif. La transformation de nos exploitations agricoles vers le bio et la qualité, l’investissement dans les énergies de demain comme l’hydrogène sont ainsi à l’ordre du jour. Nous poursuivons aussi un objectif simple : mettre fin à cette situation absurde où l’on importe de l’énergie, en particulier les hydrocarbures, là où nous avons les moyens d’en consommer moins et mieux. C’est pourquoi nous changerons d’échelle sur la rénovation thermique des bâtiments publics, des logements, la décarbonation de notre industrie. Nous irons aussi plus loin, plus fort pour développer les transports plus propres : le train, les véhicules électriques, mais aussi les transports en commun et le vélo.”*

**Emmanuel Macron, Les mobilités du quotidien : développer le plan vélo et les projets de transports en commun, 1.200 M€, France Relance**

*“are primarily aimed at people who want to get to work, school or shopping quickly, cheaply and safely. The implementation of projects will reduce both their financial costs and travel-related time losses. During the pandemic, bicycle traffic in cities increased by 50%. Pedestrian traffic also grew larger. The new needs of citizens must be followed by infrastructure investments so that everyone can reach their destinations safely and comfortably”.*

**Polish government draft National Recovery and Resilience Plan, Construction of the network of main cycling connections 340M€ and Development of bicycle paths along main provincial roads 67M€**





O PRR identifica, e bem, os seguintes objetivos específicos: 1) Descarbonizar e apoiar a transição energética no setor da mobilidade; 2) Promover a utilização de transporte público; 3) Promover a coesão económica, social e territorial; 4) Mitigar os efeitos económicos e sociais da crise pandémica; e 6) Criar emprego. **No entanto, os investimentos previstos na mobilidade sustentável apenas dizem respeito ao transporte público, o que nos parece bastante incompleto.** Falar de mobilidade sustentável e não incluir a utilização da bicicleta e o andar a pé parece-nos impossível e pouco prudente. O investimento no transporte público é necessário e contribuirá para uma transição que Portugal tem de acelerar, mas é demasiado circunscrito para uma reforma à qual o PRR deveria dar resposta.

Acresce que, como sabemos, **após a pandemia o uso do transporte público diminuiu e muitas pessoas adotaram o transporte motorizado individual. É precisamente essa tendência que queremos combater e por isso é que é tão importante a bicicleta e o andar a pé fazerem parte do PRR.** Como se tem visto pelo exemplo de Lisboa, quando a infraestrutura aparece, quando se investem em serviços de bicicletas partilhadas, quando são asseguradas condições de conforto e segurança, as pessoas aderem à bicicleta. A massificação da utilização da bicicleta num momento pandémico como o que atravessamos permite evitar aglomerados nos transportes públicos e permite dar uma opção viável, segura, económica e amiga do ambiente.

Segundo a European Cyclists Federation (ECF), 10% do valor total do investimento no setor dos transportes, devem ser alocados à bicicleta.

**Também na área de política da Descarbonização e Bioeconomia a bicicleta está mais uma vez omissa. Andar a pé e de bicicleta são os dois únicos modos de transporte que não emitem CO<sup>2</sup>. Não compreendemos assim como é possível falar de descarbonização, sem incluir estes modos.** Por hipótese, se todo o parque automóvel



existente em Portugal se alterasse de energia a combustão de origem fóssil, para energia elétrica, resolveríamos substancialmente o problema das emissões, mas subsistiriam os problemas dos congestionamentos nas cidades, da sinistralidade rodoviária, do sedentarismo, obesidade, da dispersão urbana e respetivos custos de infraestruturas de suporte. **Mais do que eletrificar a mobilidade, é necessário reformar o modelo de planeamento e ordenamento do território.**

### Infraestruturas

**Não conseguiremos fazer uma verdadeira reforma ecológica das cidades e regiões portuguesas se continuarmos a investir significativamente em infraestruturas rodoviárias, que continuará a facilitar essa opção de mobilidade e a agravar a repartição modal relativamente à ferrovia, a outros transportes coletivos ou à bicicleta e ao andar a pé.** Esta proposta de PRR prevê mais de 650 M€ para infraestruturas rodoviárias com *Missing links e Aumento de capacidade da Rede, Ligações transfronteiriças ou Acessibilidades Rodoviárias a Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE)*. Ainda que se compreenda a inclusão de algumas ligações transfronteiriças como é o caso da ligação de Bragança a Puebla de Sanabria (ligação à estação ferroviária da região de Trás os Montes, há muito, privada desse tipo de acessibilidade), o mesmo não se pode concluir quando a inúmeras ligações que aumentam a capacidade da rede rodoviária em particular no litoral onde já existe uma rede largamente sobredimensionada. **Não vemos como este tipo de investimentos poderão vir a ser acolhidos pela Comissão, tendo em conta o regulamento em vigor e o princípio de *Do Not Significant Harm*.** Por outro lado, as infraestruturas cicláveis estão omissas do PRR apesar da visão já identificada com o Portugal Ciclável 2030 (300 M€).

A FPCUB considera necessário definir uma Rede Nacional de Infraestruturas Cicláveis devidamente hierarquizada e que constituirá um plano de investimentos faseado,

14/34



evitando um planeamento a 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 preparados para aproveitar as oportunidades dessa política de financiamento europeu com vista a responder as necessidades de conectividade do continente europeu e promoção de cadeias de transporte sustentável.<sup>7</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 também um conjunto de Ecopistas em antigos corredores ferroviários que, por essa mesma razão, tem 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

---

<sup>7</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>



“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 e momento de criar um manual de sinalética que permita a uniformização ao longo de todo o território nacional.

### Qualificações

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 medias 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.

### Saúde

**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 Clicável 2030 ou a Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Clicável 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>8</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) tem 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 do congestionamento rodoviário, diminuição das despesas com combustíveis e

---

<sup>8</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/>)





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.

### Reindustrialização do país

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, e 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 menção de inúmeros clusters de atividades produtivas, entre os quais, o “agroalimentar”, o “agroflorestal”, a “aeronáutica”, o “automóvel”, o “calçado” e não consta o “ferroviário”. **Ora, o plano de investimentos em curso, com o Ferrovia 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 na 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). E por isso muito preocupante não encontrar o cluster ferroviário entre as referências a projetos de investimento na reindustrialização. **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. **O PRR apenas prevê 300 M€ na modalidade de empréstimo para aquisição de material circulante de serviços de longo curso.**

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, **não só é necessário incluir expressamente o cluster ferroviário nas medidas 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.**

**Não sendo possível identificar no PRR todas as medidas já previstas em sede de Programa Nacional de Investimentos 2030, a FPCUB mantém dúvidas quanto aos mecanismos que assegurarão o financiamento das seguintes omissões:**

### **Transportes e Mobilidade**

#### **Mobilidade e Transportes Públicos**

- Consolidação da Rede de Metro e Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AML [2300 M€]
- Consolidação da Rede de Metro e Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio na AMP [1350 M€]
- Desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em cidades médias [200 M€]
- Descarbonização da Logística Urbana [450 M€]
- Apoio à Mobilidade Elétrica [360 M€]
- Promoção da Rede Nacional de Interconexão Ciclável [300 M€]
- Promoção de Soluções Inovadoras e inteligentes de modalidade urbana [200 M€]
- Descarbonização dos Transportes Públicos [590 M€]

20/34



- Promoção da mobilidade flexível, partilhada e conectada a nível nacional [75 M€]

### **Ferrovias**

- Nova Linha Porto – Lisboa [4500 M€]
- Programa de aumento de capacidade na rede ferroviária das áreas metropolitanas [290 M€]
- Prog. de segurança, renov. e reabilit., redução de ruído e adapt. às alt. Climáticas [375 M€]
- Programa de sinalização e implementação do ERTMS/ETCS + GSM-R [270 M€]
- Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional [740 M€]
- Programa de telemática, estações e segurança da operação [165 M€]
- Programa de melhoria de terminais multimodais [200 M€]
- Modernização das ligações ferroviárias a Beja e a Faro [230 M€]
- Modernização da Linha do Vouga [100 M€]
- Ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura [200 M€]
- Nova Linha Porto – Valença – Vigo (1ª Fase) [900 M€]
- Corredor Internacional Sul (2ª Fase) [150 M€]
- Corredor Internacional Norte (2ª Fase) [600 M€]
- Novo Material Circulante: Comboios Urbanos [680 M€]
- Novo Material Circulante: Comboios de Longo Curso [650 M€]
- Novo Material Circulante: Comboios Regionais [385 M€]

### Eletrificação da Economia

O foco predominante na **eletrificação do transporte rodoviário deve incluir na equação todas as externalidades positivas e negativas associadas a 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

21/34



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 estratégicos, em relação à produção atual, como Lítio, Cobalto, Grafite ou Índio.

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. E por este motivo que a eletrificação, *per si*, não constitui uma política pública eficiente. Antes de devera ser conjugada com uma prioridade social e política aos transportes públicos, a 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 *ecommerce* conjugado com o transporte em bicicletas convencionais ou com apoio elétrico.





## 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



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.

### 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 as Comunidades Intermunicipais ou Áreas Metropolitanas, estes são insuficientes a este nível, porque além de não incluir a “Conta Publica 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 “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 esta plasmada para um “modelo conceptual de implementação”.



Com efeito, o que se está a assistir em vários países e cidades europeias e 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 a 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 tem 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 esta 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 e consensual e esses aglomerados urbanos revem-se nesta proposta metodológica?
11. Qual a repartição modal atual e futura?
12. Quantas deslocações motorizadas e que distâncias 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 o PRR 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 praticas 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.

**Alem 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**



**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 publico.

**As mudanças que se projetam recomendam a recolha e monitorização de que permitam uma monitorização e análise de apoio a 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 e exemplar é um modelo a seguir.

**A transição ecológica das cidades e regiões passa também por uma profunda reflexão e lançamento de projetos piloto, como os que avançam em Paris, tentando implementar um modelo de território que privilegia as *idades de 15 minutos*.** Cidades de bairros com lojas, casas, escolas e escritórios que possibilitam a concentração de serviços e atividades e, por consequência, o seu rápido acesso a pé ou de bicicleta, diminuindo a dependência automóvel para realização de maiores distâncias. Bairros de Comércio e serviços, descentralizados ao longo das áreas metropolitanas com acessibilidade ferroviária assegurada. Este modelo pode ser estimulado pelo teletrabalho, com interessantes ganhos económicos. O comércio multiplica-se ao longo desses centros urbanos num território polinucleado, contrariando as dependências de deslocação pendular e os “territórios dormitório”, promovendo novas oportunidades de emprego em espaços que até então não tinham vida de bairro durante o dia.



## 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 rede de veículos elétricos, contudo os apoios recentemente criados a aquisição de bicicletas é proporcionalmente pouco relevante, ainda que socialmente mais justo e abrangente. Para além deste estímulo a aquisição de bicicletas, que mais diretamente está relacionada com o estímulo à produção, **deveria ser equacionado o estímulo <a 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 quilómetro percorrido.** Estes subsídios à utilização exigem determinação política, um sistema de monitorização e a avaliação da eficiência desses subsídios.<sup>9</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,

---

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu/cyclingmeasure/cycling-subsidies\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu/cyclingmeasure/cycling-subsidies_en)  
COMMUTING: WHO PAYS THE BILL?, ECF, 2014





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”, a “Visão Estratégica” e o presente PRR. **O PRR é omissivo ao financiamento da mobilidade em bicicleta e, por isso, importa esclarecer em que instrumento estará previsto o financiamento dos 300 milhões de euros do Portugal Ciclável 2030.**

De que forma e que papel a bicicleta pode ter em Portugal, uma vez que, em muitos dos Estados Membros (vejam-se os casos francês e polaco já anteriormente mencionados), 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;*

29/34



*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 e reiteradamente referido em conferências e livros internacionais<sup>8</sup>.

**Vemos com particular preocupação o financiamento de mais infraestruturas rodoviárias. Nenhum quilómetro de estrada deverá ser acrescentado à já extensa rede de que o país dispõe, sem uma preocupação adicional de como compatibilizar essas infraestruturas com a mobilidade em bicicleta e o andar a pé.**

## Recomendações

Tal como a FPCUB já tinha tido oportunidade de referir a propósito da Visão Estratégica do Plano de Recuperação Económica, passamos a enumerar algumas preocupações e recomendações que aparentemente não estão previstas no PRR em consulta pública:

- 1) Compreendendo que nem todas as reformas têm necessariamente cabimento no âmbito do PRR, **subsistem dúvidas sobre que mecanismos financiarão o Portugal Ciclável 2030 (300 M€), assim como, a extensa lista de infraestruturas e material circulante ferroviário que se encontra identificado no Programa Nacional de Investimentos 2030;**
- 2) **A Comissão de Acompanhamento não inclui as Organizações Não Governamentais de Defesa do Ambiente na sua estrutura** o que nos



parece prejudicar fortemente a desejável cooperação entre as instituições públicas e a sociedade civil;

- 3) **Necessitamos de reformas profundas no planeamento e desenho urbano dos centros das cidades e vilas portuguesas. O PRR não inclui apoios à requalificação e regeneração do espaço público em termos de acessibilidade.** É necessário garantir a devolução de espaço ao peão, a segurança rodoviária, o incremento de serviços de bicicletas partilhadas, o incentivo e reforço dos modos ativos e, também, assegurar prioridade no espaço dedicado aos transportes coletivos e às redes ecológicas municipais e supramunicipais;
- 4) A transição ecológica das cidades e regiões justifica um apoio e proximidade que a Administração Pública Central não consegue neste momento assegurar. **A par da digitalização da administração pública, é necessário e reforço e capacitação técnica das estruturas e serviços públicos que trabalham na área da mobilidade e dos transportes.** As Estratégias Nacionais de Mobilidade Ativa Ciclável e Pedonal estão paradas e não se conhecem desenvolvimentos significativos, a este facto não é alheia a necessidade de investimento na estrutura técnica do Instituto de Mobilidade e Transportes;
- 5) Precisamos de **desenhar e planear uma Rede Nacional de Infraestruturas Cicláveis assegurando a sua articulação com os equipamentos coletivos de transporte** e consequentemente a acessibilidade do território;
- 6) **Ambas as indústrias da bicicleta e da ferrovia são fortemente promovidas pelas Associações de Defesa do Ambiente, fazem parte da solução para a transição climática e achamos que devem ser centrais**

31/34



**nos programas de investimento das próximas décadas.** A indústria da bicicleta já superou os 400M€/ano e Portugal já lidera a produção de bicicletas na Europa. O reinvestimento na recuperação de material circulante ferroviário já permitiu resolver necessidades dos serviços de transporte da CP no curto prazo. Assim, para além acelerarmos uma reforma estrutural que apoiará a recuperação económica e a resiliência do País, apoiamos hábitos de vida saudável, atividade física moderada e modos de transporte mais ecológicos;

- 7) Perante os nossos níveis de sinistralidade rodoviária, **impõe-se uma revisão institucional, de atribuições e competências e respetiva legislação no setor dos transportes e segurança rodoviária,** e deve ponderar-se um mecanismo como um Fundo Municipal de Sinistralidade Rodoviária que acelere a redução das causas e dos efeitos da sinistralidade;
- 8) A recolha e monitorização de dados pode consubstanciar-se num **“Observatório” de dados em tempo real no qual as pessoas ou entidades participam através da criação de um regime de incentivos.** O caso francês é um modelo a seguir;
- 9) **Deve ser ponderado um pacote de estímulo à utilização da bicicleta** reforçando o apoio financeiro à aquisição de bicicletas, ponderando o subsídio à deslocação em bicicleta (0,20 €/km), o cofinanciamento municipal da implementação de sistemas de bicicletas partilhadas em cidades com mais de 50.000 habitantes e o apoio à reparação e manutenção de velocípedes (dedução de iva em sede de IRS ou cheque anual de 50€);



- 10) **Falta uma aposta clara na promoção de soluções multimodais e de mobilidade partilhada com o reforço dos níveis de serviço ferroviário** (reforço do material circulante ferroviário) e a dotação de estacionamento seguro de bicicletas junto a estações e interfaces de transporte público;
- 11) 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)**. Espera-se que seja possível incluir nas redes de infraestruturas indispensáveis a rede EuroVelo, cujo enquadramento europeu, ibérico e nacional é fundamental, e para o qual a ConBici e o Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta são ativos contribuidores;
- 12) Reduzir a dependência estrutural do turismo de massas passa por promover o ecoturismo e cicloturismo, convidando os turistas a conhecerem o território. Para isso **é necessário um Programa de estímulo ao Ecoturismo e Cicloturismo** apoiando o desenvolvimento e manutenção de rotas cicláveis que sejam atrativas para turistas que viajem de bicicleta e visitem locais especialmente vocacionados para o turismo natureza e turismo sustentável;
- 13) **Não se devem manter os investimentos em infraestruturas rodoviárias, sobretudo os “não transfronteiriços”, sem antes acelerar as infraestruturas ferroviárias previstas para a década. É necessário ter em perspetiva a necessidade de reduzir o tráfego aéreo até 1000 km, transferindo os passageiros e a carga para os serviços ferroviários, incluindo, portanto, nas prioridades de investimento, a alta velocidade**



**ferroviária e as ligações ferroviárias aos portos, aeroportos e plataformas logísticas multimodais.** Não pode ser possível investir em mais quilómetros de rede rodoviária sem, pelo menos, garantir a sua compatibilização com a mobilidade pedonal e ciclável em segurança e conforto.

A FPCUB mantém-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, 28 de fevereiro de 2021

