



Associação pela Mobilidade  
Urbana em Bicicleta

## CONTRIBUTOS DA CICLAVEIRO PARA A “MOBILIDADE SUSTENTÁVEL” NO PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA

### A proponente

A **Ciclaveiro** é uma associação constituída por um grupo de cidadãos com o fim estatutário de promover, incentivar e estimular a utilização da bicicleta como meio de transporte e de outros modos de transporte ativos e sustentáveis, divulgar a cultura associada a este tipo de mobilidade e contribuir para a melhoria das condições que facilitem e propiciem a sua prática, assentando no reconhecimento dos benefícios ambientais, sociais e económicos que decorrem da adoção alargada destes modos de mobilidade face aos meios motorizados particulares.

Desde o seu início, a Ciclaveiro tem tido uma abordagem de aproximação à comunidade, através de projetos colaborativos, envolvendo cidadãos, instituições, associações e empresas, para a construção de uma mudança de hábitos de mobilidade, promovendo a construção de uma identidade coletiva mais coesa e sustentável e contribuindo para a construção de um sentido de pertença de novo pela bicicleta na região de Aveiro.

A Ciclaveiro tenta também colaborar com as autoridades locais no sentido de as sensibilizar para a importância da mobilidade em bicicleta e tem vindo a propor medidas que contribuam para melhorar as condições para uma mais apelativa, confortável, segura e comum utilização da bicicleta na região.

Ainda que o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) se centre em investimentos de âmbito nacional, entendemos que as mudanças estruturais se fazem ouvindo as comunidades locais, descentralizando recursos e a operacionalizando as medidas no terreno.

Nesse sentido, este PRR segue o rumo inverso ao centralizar os investimentos sem envolver o poder local, a sociedade civil, as associações cívicas, as empresas e as organizações sociais, em particular na designada “mobilidade sustentável”, na dimensão da transição climática.

O âmbito de abrangência da referida “mobilidade sustentável” neste PRR é demasiado restrito por a considerar só na vertente do transporte público, sem considerar os **modos suaves de deslocação, como andar a pé ou de bicicleta**, sem priorizar a **mobilidade escolar** e sem colocar na equação da transição climática a indispensável **redução da utilização do automóvel privado**.

É verdadeiramente sintomático que o documento do Plano contenha apenas uma única referência à palavra “*bicicleta*” e o termo “*ciclável*” seja referido a propósito do plano Portugal Ciclável que, apesar de ter sido aprovado em 2018, não se encontra ainda implementado. Já as palavras “*andar*” e “*pedonal*” não são sequer mencionadas.

Em contrapartida, a palavra “*automóvel(eis)*” aparece 6 vezes e a palavra “*rodoviário(s)*”, “*rodoviária(s)*” é utilizada 25 vezes e associada a diversas áreas de investimento.

Tais omissões comprometem irremediavelmente os compromissos internacionais e nacionais que o Estado Português assumiu neste domínio, como sejam o Acordo de Paris sobre as alterações climáticas, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (EMNAC 2020-2030)<sup>1</sup> e a Estratégia Portugal 2030<sup>2</sup>.

Por essa razão, elaboramos o presente documento que pretende ser um contributo, dado a partir duma perspetiva local e de proximidade com a comunidade, que quer construir uma cidade mais saudável, mais resiliente, impulsionando o seu comércio local e contribuindo para a redução da poluição atmosférica e do ruído, fazendo parte, a final, da estratégia nacional para a transição climática.

O investimento sério, estrutural e integrado nos modos ativos de mobilidade, com especial enfoque na utilização da bicicleta como meio de transporte urbano, revolucionará a organização das nossas cidades, equilibrará de forma mais justa e inclusiva o uso do espaço público, devolvendo-o às pessoas e aproximando-as do seu comércio e dos seus serviços, reforçando os laços comunitários e o sentido de solidariedade e entreajuda essenciais para a recuperação económica e social do país.

Acresce que a aposta sustentada na mobilidade ciclável e a adoção de medidas desincentivadoras do uso do automóvel particular conseguirá uma redução significativa de **custos económicos** com importações, infraestruturas rodoviárias, congestionamentos, sinistralidade rodoviária e sistema público de saúde, de **custos ambientais** com redução de consumo de combustíveis fósseis, emissões de gases poluentes e de poluição sonora, e de **custos sociais** com aumento de qualidade de vida, reforço de laços comunitários, redistribuição do uso do espaço público, reabilitação das cidades e cidadãos mais solidários e resilientes.

---

<sup>1</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º. 131/2019 de 02 de agosto.

<sup>2</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º. 98/2020 de 13 de novembro.

## Contexto atual

O impacto económico e social que a pandemia mundial da doença COVID19 vai trazer ainda não é verdadeiramente conhecido, mas será sentido na próxima década.

Para além das diversas estratégias já alinhadas em inúmeros instrumentos legislativos nacionais e internacionais (Programa de Estabilização Económica e Social, Estratégia Portugal 2030, Quadro Financeiro Europeu Plurianual 2021-2027, Next Generation EU, etc), o PRR quer fazer convergir Portugal com os restantes países europeus nas políticas económicas e sociais de recuperação nos pós-pandemia.

Ora, sabemos que no tema da mobilidade sustentável, os restantes países europeus já se encontram na dianteira da adoção de medidas verdadeiramente eficazes na redução do uso do automóvel particular e no impulso da bicicleta como meio de transporte nas cidades.

O combate à pandemia e a necessidade de se manter o distanciamento social impulsionaram e aceleraram essas medidas em cidades como Milão, Bruxelas, Paris e Barcelona. Desde o aumento do espaço pedonal para facilitar deslocações e garantir o necessário distanciamento social à criação das chamadas ciclovias instantâneas para incentivar mais pessoas a andar de bicicleta, assiste-se a uma verdadeira revolução urbana que não nos permitirá manter em Portugal o atual *status quo* da mobilidade motorizada com os custos elevadíssimos que nos impõe global e localmente.

Os governos de Estados Membros como Espanha e França avançaram de imediato com planos e medidas para incentivar, no plano nacional, o recurso à bicicleta que é vista, nos circuitos mais curtos, como uma alternativa desejável ao transporte público porque ocupa menos espaço e não polui.

O teletrabalho, a necessidade de distanciamento, a necessidade de socializar com maior distanciamento e em segurança, o facto de haver menos fluxo automóvel permitiu impulsionar a utilização da bicicleta na cidade.

A bicicleta ganhou destaque e tornou-se inevitável repensar as cidades e os hábitos de mobilidade.

Não podemos, pois, nesta matéria continuar a proclamar um conjunto de intenções, aprovar estratégias e planos, a querer convergir com os restantes Estados Membros e, simultaneamente, continuar a fazer investimentos nos transportes motorizados que são mais poluentes, mais onerosos e mais prejudiciais à nossa qualidade de vida, insistindo em políticas desatualizadas de construção de infraestrutura rodoviária e de incentivo do uso do transporte particular por inexistência de infraestrutura segura, cómoda e acessível para uso da bicicleta que esteja interligada com o transporte público em todo o território nacional.

Os benefícios ambientais, sociais e económicos da adoção de modos de mobilidade ativos e o potencial que a bicicleta tem como meio de transporte sustentável, quer em exclusivo, quer em

combinação com transportes públicos em deslocações de maior distância, são hoje bem conhecidos e encontram-se bem documentados.

A mobilidade ativa sustentável, que **inclui os modos suaves de deslocação a pé e de bicicleta**, é pedra basilar na tão proclamada transição climática que irá permitir ao país recuperar económica e socialmente, por diversas razões:

- Diminuição de importações de componentes automóveis e combustíveis fósseis;
- Incentivo da produção nacional de bicicletas como principal produtor europeu, diminuindo a dependência das importações;
- Diminuição do consumo de energia e de combustíveis fósseis;
- Diminuição dos custos de manutenção de infraestrutura;
- Diminuição da poluição atmosférica e sonora;
- Aumento de qualidade de vida e diminuição de incidência de doenças relacionadas com o sedentarismo (obesidade, doenças cardiovasculares, stress, ansiedade, depressão);
- Diminuição dos custos de saúde pública, com menos pressão sobre o Sistema Nacional de Saúde;
- Reforço dos laços comunitários e de solidariedade e aproximação dos cidadãos ao seu comércio local e serviços;
- Melhor repartição e uso do espaço público, com proteção dos cidadãos mais vulneráveis, criando sentimentos de equidade, de justiça e pertença na comunidade;
- Criação de novos hábitos de mobilidade nas gerações mais novas, dotando-as de mais autonomia e independência, essenciais a uma maior resiliência para enfrentar desafios futuros cada vez mais exigentes, como os que se referem às alterações climáticas.

Este paradigma de mobilidade sustentável está já equacionado pelas várias metas traçadas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e atingir a neutralidade carbónica até 2050, quando cerca de 25% dessas emissões são causadas pelo setor dos transportes, designadamente o uso do automóvel particular nas deslocações urbanas.

Portugal já está dotado da sua Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (EMNAC) 2020-2030, que assenta em três grandes pressupostos:

- a promoção do transporte público
- a eletrificação dos veículos e
- a transferência de utilizadores para modos de deslocação mais sustentáveis e ativos, como a bicicleta.

A Assembleia da República reforçou estas opções ao recomendar ao Governo<sup>3</sup>, em agosto de 2020, a priorização e aceleração da execução das medidas previstas na EMNAC,

---

<sup>3</sup> Resolução da Assembleia da República n.º. 61/2020 de 04 de agosto.

Não se compreende, pois, que este PRR seja um retrocesso face ao que este mesmo governo tem vindo a delinear para o futuro ciclável do país, não prevendo qualquer investimento na execução das medidas previstas na EMNAC 2020-2030.

## **O PRR e a Transição Climática**

O PRR, de acordo com os objetivos estratégicos aí plasmados, pretende delinear as “*reformas estruturais fundamentais para assegurar a saída da crise pandémica e garantir um futuro resiliente para Portugal.*”, devendo estar alinhado com os grandes objetivos estratégicos nacionais e de toda a União Europeia <sup>4</sup>.

Organizado em 3 grandes áreas de investimento, a Resiliência, a Transição Climática e a Transição Digital, o PRR define como objetivos centrais relançar a economia europeia, colocar a Europa na dianteira da sustentabilidade e inovação tecnológica e criar cidadãos europeus mais resilientes.

É dito que “*A Dimensão da Transição Climática constitui-se como uma ambiciosa agenda de sustentabilidade, que altera significativamente o panorama da mobilidade, da descarbonização, da bioeconomia da eficiência energética, acelerando a transição para a utilização de energia limpas e renováveis, desenvolvendo a economia circular e alterando o paradigma da mobilidade, tendo em conta a necessidades de preservar o futuro das novas gerações.*”

Na Dimensão Transição Climática estão previstos 14 investimentos que apoiarão a aquisição de frotas de transportes públicos limpos (essencialmente nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto) e a instalação dos respetivos postos de carregamento/abastecimento, apoiarão soluções de eficiência energética, atribuindo cheques a 100 mil famílias em situação de pobreza energética, contribuirão para reduzir em 40% os consumos de energia primária na Administração Pública e apoiarão intensivamente a renovação de edifícios residenciais, públicos e de serviços.

Em nosso entender, o Plano apresenta uma visão redutora e uma deficiente interpretação do papel da mobilidade sustentável - em particular dos modos suaves de mobilidade como a circulação pedonal e de bicicleta - que se traduz no quadro representado na Figura 13 (Matriz de Alinhamento do PRR com os 6 Pilares da UE).

Naquela matriz, o tópico Mobilidade Suave só aparece correlacionado com os pilares "1. Transição Verde" e "4. Coesão Social e Territorial", quando na verdade se deveria relacionar, pelo menos, com os temas "3. Crescimento inteligente, sustentável e inclusivo", "5. Saúde e resiliência económica, social e institucional" e "6. Políticas para a próxima geração, crianças e jovens".

---

4

<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/noticia?i=plano-de-recuperacao-e-resiliencia-recuperar-portugal-construindo-o-futuro>

Isto é tanto mais verdade, quando se verifica uma tendência inequívoca da geração mais nova para utilizar, especialmente nas cidades, meios alternativos ao automóvel e aos transportes públicos convencionais; veja-se a título de exemplo, o crescimento exponencial observado nos últimos anos do número de "trotinetes", "monociclos" e "biciclos" eléctricos auto-equilibrados, a par do crescimento e popularização da bicicleta convencional, sobretudo nas cidades que implementaram medidas de redução e acalmia de tráfego aplicadas aos meios de transporte convencionais e que investiram em infraestruturas de apoio aos utilizadores dos meios suaves de transporte e aos peões (construção e expansão de vias cicláveis, alargamento de áreas pedonais, etc.).

Desta forma, o PRR aparenta estar não só desalinhado da tendência actual do progresso da mobilidade em países mais avançados neste domínio, como parece dar um sinal de estagnação ou mesmo de retrocesso em relação a anteriores planos e medidas estratégicas já avançadas a nível nacional.

É que não está previsto qualquer investimento na mobilidade ativa, pedonal e ciclável, em clara contradição com os objetivos proclamados no PRR (alteração significativa do panorama da mobilidade, descarbonização e preservação do futuro das novas gerações), na EMNAC 2020-2030 e na Estratégia Portugal 2030.

Os investimentos previstos no PRR para a expansão da rede de metro de Lisboa e Porto e para a descarbonização dos transportes públicos não são adequados nem suficientes para se conseguir a mudança estrutural na mobilidade de pessoas e mercadorias traçada como um dos objetivos deste Plano de Recuperação e Resiliência, sobretudo se considerarmos toda a extensão do território nacional.

## **Propostas e Contributos**

As questões relacionadas com a mobilidade de pessoas despertaram uma maior atenção durante a pandemia levando a refletir e concluir que requer uma mudança efetiva na forma como olhamos para as cidades e para as comunidades. Foram e são as comunidades de proximidade que melhor respondem e sustentam redes de apoio fundamentais em situações de vulnerabilidade e de pandemia como a que vivemos. É esta questão que se coloca, a da escala humana das cidades e das ligações de pessoas e de como desenhar para esta escala e pensar o espaço urbano à escala humana. A resposta de escala local, a mobilização de redes de proximidade é fundamental para o bem estar das comunidades e para a construção de comunidades mais sustentáveis e resilientes. E a forma como as pessoas se deslocam contribui para esta avaliação de proximidade. Cidades com mais pessoas a andar a pé e de bicicleta são comunidades mais próximas e resilientes.

É por isso fundamental priorizar os modos ativos de transporte: andar a pé e de bicicleta. São estes os modos que mais promovem esta proximidade e resiliência das comunidades, que menos infraestrutura e energia consomem, os que menos congestionam e que exigem menor fatia da importação nacional. São os que ativam a economia local e que reduzem custos com

sinistralidade rodoviária, com a saúde e com têm menor impacto negativo no ambiente. São também estes os modos que exigem investimento de recuperação do espaço da cidade, no resgate do espaço ocupado pelo automóvel, devolvendo-o às pessoas.

Neste contexto, deixamos os seguintes contributos ao PRR:

### **MOBILIDADE ESCOLAR**

As deslocações casa-escola-casa representam uma significativa parte das deslocações em contextos urbanos. Estas deslocações em Portugal continuam a ser maioritariamente feitas em automóvel particular. É também à porta das escolas onde há grandes congestionamentos, maior taxa de atropelamentos de crianças e níveis elevados de concentração de gases atmosféricos nocivos. As aglomerações de pais foram, aliás, elencadas como um dos motivos de necessidade de fecho das escolas em pandemia. Este será mais um motivo que reforça a urgência de planear e implementar medidas que permitam oferecer condições de segurança e conforto nos percursos escolares, bem como programas de incentivo para deslocações a pé e de bicicleta para a escola. Assim, consideramos que o PRR deverá considerar fundamental o investimento no planeamento e gestão da mobilidade escolar considerando prioritários os modos ativos, com a adoção das seguintes medidas:

- Criação de planos de mobilidade escolar ativa e sustentável;
- Infraestrutura de escolas e percursos escolares;
- Programas de incentivo e mobilização das comunidades escolares para a adoção de meios ativos e sustentáveis (ir a pé e de bicicleta).

### **PLANEAMENTO E CONSTRUÇÃO DE INFRAESTRUTURA**

- Investir na construção de redes interligadas de ciclovias, no âmbito dos planos de mobilidade municipais, que crie acessibilidade segura e confortável ao utilizador da bicicleta;
- Investir na ligação dessa infraestrutura com o sistema de transporte público, designadamente o ferroviário, permitindo a intermodalidade entre todos os transportes;
- Investir numa rede de infraestruturas cicláveis de âmbito nacional, regional, intermunicipal e local, em articulação com os municípios, que seja segura, integrada e inclusiva.

### **INSTALAÇÃO DE ESTACIONAMENTOS PARA BICICLETAS**

- Incentivos para instalação de estacionamento seguros para bicicletas para curta e longa duração, como por exemplo pontos de serviços, comércio, escolas, entidades públicas, estações de comboio, autocarro e metro e zonas residenciais.

## **APOIO À PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA BICICLETA**

A Indústria Portuguesa da bicicleta é a maior da Europa. O mercado, sobretudo com foco na mobilidade, deverá ser apoiado neste setor, através das seguintes medidas:

- Incentivo a projetos de I&D e produção frotas de distribuição de micrologística urbana favorecendo o uso de bicicletas de carga;
- Apoio a criação de micro e startups para projetos relacionados com a produção e o desenvolvimento de I&D associado a este tema em articulação com a indústria nacional.

## **APOIOS À AQUISIÇÃO E REPARAÇÃO DE BICICLETAS**

- Apoios à aquisição e reparação de bicicletas através de comparticipação e incentivo fiscal;
- Incentivos a empresas que convertam parte da sua frota automóvel para bicicletas, incluindo as bicicletas eléctricas de carga, como forma de incentivar a redução da utilização do automóvel no transporte de carga em contextos de micrologística urbana;
- Incentivos às empresas que promovam e premeiem os seus trabalhadores que optem pelo uso da bicicleta nas deslocações casa-trabalho;
- Criação de um programa nacional de incentivo à aquisição de bicicletas em toda a administração pública.

## **APOIO A CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO DA POPULAÇÃO**

- Investir em campanhas de sensibilização da população para os benefícios e utilidade da utilização da bicicleta como meio de transporte, para as deslocações quotidianas, com especial enfoque nas gerações mais novas, promovendo formação nas escolas e nas empresas;

## **ADOÇÃO DE MEDIDAS DE SEGURANÇA**

As medidas de proteção dos utilizadores de modos ativos de deslocação, em particular os utilizadores de bicicleta, tendo em conta a sua condição de fragilidade relativamente aos meios de transporte motorizados, são essenciais para criarem a sensação de segurança necessária à mudança efetiva de hábitos.

Para tal, deverá promover-se o ordenamento do território e o planeamento da ocupação do espaço público tendente a integrar e proteger os utilizadores de modos ativos de mobilidade, contribuindo para a existência de espaços mais agradáveis, seguros, dinâmicos e propiciadores de melhor qualidade de vida para todos, com a adoção das seguintes medidas:

- Redução dos limites de velocidade nos centros urbanos;



- Criação de mais zonas de coexistência;
- Redução do espaço destinado ao automóvel;
- Reforço dos meios disponíveis para as entidades fiscalizadoras das regras de segurança rodoviária.

Por tudo o que já foi mencionado, consideramos que o PRR deverá assumir, de forma clara, que para recuperar Portugal e construir o futuro não pode deixar de fora a mobilidade sustentável ativa, em particular a bicicleta.

Aveiro, 01 de março de 2021

**Ciclaveiro** - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

[www.ciclaveiro.pt](http://www.ciclaveiro.pt) | [ciclaveiro.wordpress.com](http://ciclaveiro.wordpress.com) | [www.facebook.com/ciclaveiro](http://www.facebook.com/ciclaveiro)