

Legislativas de 2015

A Bicicleta no Programa Eleitoral

Respostas dos Partidos Políticos¹

No passado dia 29 de Abril a MUBI lançou um inquérito aos partidos políticos no sentido de obter a posição de cada um relativamente à implementação de políticas que “devolvam” as cidades às pessoas, promovendo a utilização de meios de transporte alternativos ao automóvel, com particular ênfase na mobilidade em bicicleta. O inquérito foi elaborado no sentido de procurar suscitar reflexões internas sobre o tema e/ou colmatar eventuais lacunas existentes nos respetivos programas eleitorais.

A crescente utilização da bicicleta como meio de transporte é uma realidade cada vez mais presente em Portugal, em especial nas áreas urbanas. As deslocações de bicicleta são uma excelente forma de potenciar o crescimento e sustentabilidade do nosso país, com inúmeros benefícios para os cidadãos, a saúde pública, o ambiente e a economia. Os efeitos positivos e multiplicadores em diversas áreas geradoras de emprego, de competências e de riqueza, e questões sociais foram referidos no inquerito aos partidos, e que recordamos aqui:

- A **indústria da bicicleta** representa **€315 milhões em exportações portuguesas**², com um valor acrescentado e criação de emprego elevado para o país: Portugal é o 3º maior produtor de bicicletas e acessórios da Europa e está entre os 10 primeiros do mundo³;
- Os **fundos comunitários** disponíveis para o apoio ao setor da mobilidade ativa (andar de bicicleta e a pé) representam **mais de €2 mil milhões** no quadro comunitário 2014-2020⁴;
- Considerando uma estimativa de aumento médio de utilização da bicicleta na UE de 7,4% para 15% entre 2014 e 2020, estima-se a **criação de riqueza e emprego** dos atuais 655.000 empregos associados à bicicleta para **mais de 1 milhão de empregos**, dos quais 200.000 novos empregos serão gerados na área do **cicloturismo**⁵, uma área onde Portugal manifesta grande atraso por um lado, mas enorme potencial por outro;
- A utilização da bicicleta como meio de transporte urbano contribui para uma **maior rentabilidade no comércio e na restauração local**, melhorando o ambiente e a

¹ Texto a negro da responsabilidade da MUBI. [Texto a azul da responsabilidade dos partidos políticos.](#)

² Abimota 2015

³ Conebi 2015

⁴ ECF, 2015: <http://www.ecf.com/advocacy/eu-funding-2/eu-funding-opportunities-for-cycling-2014-2020/>

⁵ ECF, 2015: <http://www.ecf.com/europeancyclingjobs/>

qualidade de vida das populações, dinamizando as áreas urbanas e criando mais oportunidades de emprego;

- A utilização da bicicleta como meio de transporte contribui para uma **redução das importações de petróleo e dos respetivos derivados**, contribuindo para um melhor desempenho da balança comercial do país;
- A utilização da bicicleta leva a uma **maior eficiência e autonomia energética** de Portugal.
- A utilização da bicicleta leva à **redução de carbono e da pegada ecológica** nacional.

Segue um resumo das políticas de todos os partidos no que se refere à utilização da bicicleta, indicando as respostas recebidas até dia 7 de setembro.

Após o resumo apresentamos também as respostas completas que cada partido enviou à MUBi.

Resumo de Respostas ao Inquerito

Partido	O partido compromete-se a aumentar 10 x o uso da bicicleta em 2020?	O partido tem estratégia para reduzir o perigo rodoviário?	O partido tem estratégia para reduzir o perigo rodoviário?	O programa do partido integra a bicicleta plenamente na estratégia de transportes?	O partido concorda com a recolha obrigatória de dados sobre a utilização da bicicleta?	O partido compromete-se com a implementação plena do CiclAndo?	Respondeu com algum tipo de medida favorável à mobilidade em bicicleta?	Propõe medidas favoráveis à bicicleta no programa eleitoral?
PàF (PSD CDS-PP)	NR	NR	NR	NR	NR	NR	☐	☐
PS	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
BE	☐	☐	☐	☐	☐	NR	☐	☐
PCP *	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
PEV *	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
PCTP/MRPP	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
POUS	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
AGIR (PTP-MAS)	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
LIVRE	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
PH	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
PAN	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
PTP	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
PDA	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
JPP	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
MPT	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
PDR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
PPM	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
MP	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
PND	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
PPV	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não
PNR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR	Não

* Apesar do PCP e PEV concorem coligados só o PEV respondeu em nome como PEV

Inquérito

1. Existe um objetivo por parte da ECF - *European Cyclists' Federation* - organização da qual a MUBi faz parte, de duplicar a utilização da bicicleta como meio de transporte em toda a Europa, de forma a que 15% do total das deslocações sejam efetuadas em bicicleta, em 2020. Em 2011, a média nacional era de 0,5% (INE Censos), uma das piores classificações na Europa, e muito abaixo de muitas das localidades portuguesas com melhor desempenho (entre os 2,9% e 16,9% em vários municípios, em áreas do país tão variadas como os distritos de Aveiro, Coimbra, Leiria, Santarém ou Faro), ou mesmo da média de toda a União Europeia: 7,4% (Eurobarómetro sobre Políticas de Transporte) em 2010.

Table 1: Annual economic benefits of cycling at 7.5 % cycling mode share in EU-27

	2010: 7.5 %
1 Health benefits: reduced mortality and morbidity	€ 114 – 121 bn
2 Congestion-easing	€ 24.2 bn
3 Fuel savings at US\$ 100/ barrel	€ 2.7 – 5.9 bn
4 Reduced CO2 emission	€ 1.4 – 3.0 bn
5 Reduced air pollution	€ 0.9 bn
Total economic benefits of cycling	€ 143 – 155 bn

Resumo dos benefícios económicos anuais considerando 7,5% das deslocações na UE-27 efetuadas em bicicleta
(Fonte: ECF)

O partido apoia o objetivo de comprometer as políticas nacionais de forma a que a atual divergência com a Europa seja atenuada, assumindo um objetivo de aumentar em 10 vezes a utilização da bicicleta como meio de transporte em Portugal, com o objetivo de que 5% do total das deslocações em Portugal venham a ser efetuadas de bicicleta, em 2020?

- ☐ Sim
☐ Não
☐

Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

Responderam a esta pergunta, em concreto, o PS, BE, Livre e PAN.

Resposta do **PS - Partido Socialista**:

Os dados do Eurobarómetro sobre Política de Transportes (2007 e 2010) permitem constatar

que, embora as deslocações a pé tenham em Portugal um peso bastante superior à média europeia (17,7% contra 12,6%), no que toca às deslocações com recurso a modos suaves de transporte o panorama nacional (onde o peso do modo ciclável corresponde a 0,5%) mantém-se ainda longe da média nos nossos congéneres europeus (7,4%) e muito distante dos valores registados em alguns dos Estados-Membros, como a Dinamarca (19%) ou a Suécia (17,1%).

Estes números, bem como o predomínio crescente das deslocações em transporte privado (62% em 2011 contra 46% em 2001) e a perda da importância do transporte público (redução de 21% para 15% no mesmo período), têm de ser contrariados com urgência e determinação, através de uma estratégia coerente e integrada para uma mobilidade sustentável no nosso País, na qual a bicicleta, pelas suas características, assume um lugar de destaque.

O objetivo de que 5% do total das deslocações em Portugal venham a ser efetuadas de bicicleta, em 2020 consta do CiclAndo - Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves - e corresponde a um aumento em cerca de 10 vezes da utilização da bicicleta como meio de transporte no nosso País. Trata-se de um objetivo fixado por anteriores governos do Partido Socialista e que procuraremos prosseguir, seja pela melhoria dos níveis de bem-estar e de saúde da nossa sociedade, seja pelos efeitos positivos no ambiente e na qualidade de vida.

Resposta do **BE - Bloco de Esquerda:**

Sim. Portugal tem todas as condições para poder atingir esse objetivo, desde que existam políticas públicas e investimento nesse sentido.

É necessário dotar o país das infra-estruturas necessárias para as deslocações em bicicleta em segurança, sejam ciclovias e melhoramento e adaptação das vias para a circulação também de bicicletas. Os locais de trabalho, zonas de comércio e estruturas de transportes públicos devem estar dotados de estacionamento seguro para as bicicletas.

São também necessárias políticas de educação, nomeadamente de segurança rodoviária, e de promoção e valorização do uso da bicicleta.

Resposta do **PEV - Partido Ecologista os Verdes**

O PEV sempre foi defensor da utilização de formas de deslocação suave em detrimento do transporte individual. Por diversas vezes, incluindo em Orçamentos de Estado, foram apresentadas propostas pelos deputados do PEV de incentivos à utilização destas formas de transporte, como, por exemplo, o Projecto Lei Nº 67/VIII – Prevê o Plano Nacional de Pistas Dedicadas à Circulação de Velocípedes do qual se deixa o link de acesso:
http://www.osverdes.pt/pages/acoes-do-pev---campanhas/vamos-pedalar-p-las-pistas/projecto-d-e-lei-nordm.-67viii---preve-o-plano-da-rede-nacional-de-pistas-dedicadas-a-circulacao-de-velocipedes.php?searchresult=2&sstring=bicicleta#wb_1289

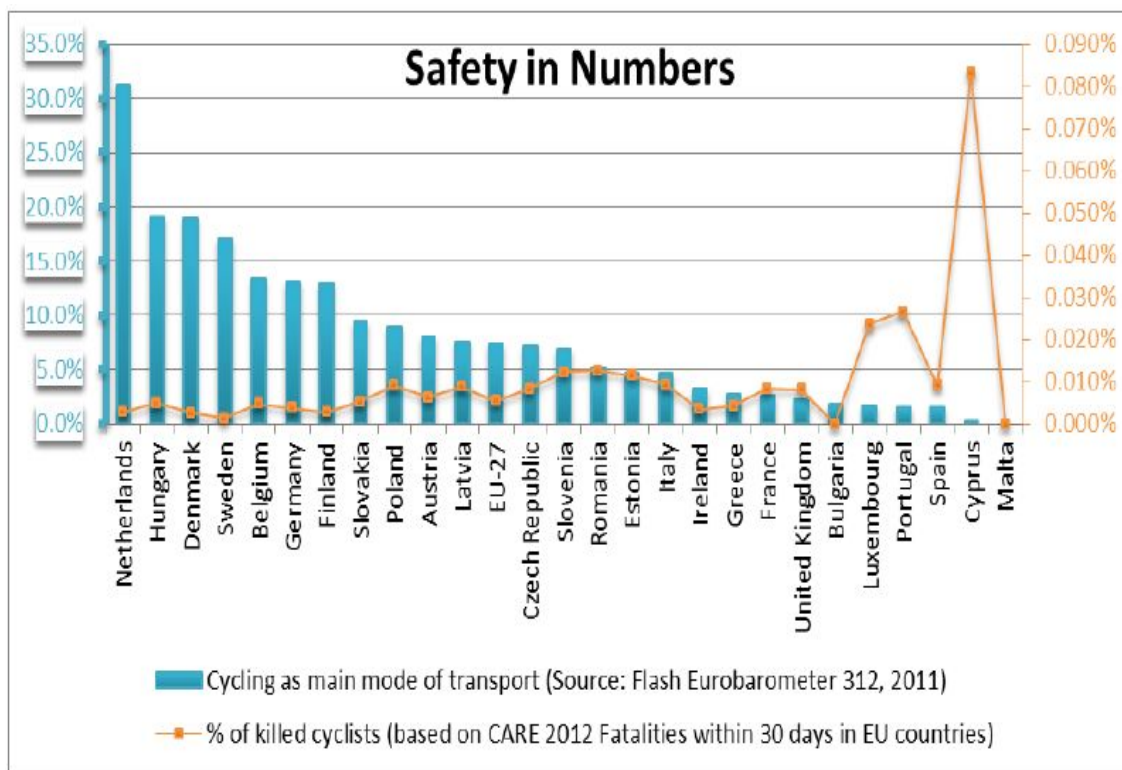
Resposta do **Livre - Tempo de Avançar:**

Sim. A estratégia passa por traduzir para legislação nacional as alterações necessárias a um ambiente favorável à bicicleta como meio de transporte, deixando de estar as políticas relacionadas com a bicicleta apenas no âmbito municipal. Isso implica alterações ao código da estrada suplementares (nomeadamente relacionadas com a acalmia de tráfego), alterações na regulação do desenho do espaço público (nomeadamente portaria de dotação de infraestruturas nas operações urbanísticas e nas normas técnicas de acessibilidade), por alterações na “fiscalidade verde” (alargando os benefícios fiscais para as bicicletas e investimentos relacionados com a mesma como meio de transporte) e por um programa de financiamento de infraestrutura ciclável (no caso em que a segregação desta é necessária) que tenha em conta as externalidades positivas do aumento do “share” da bicicleta, nomeadamente nos custos de Segurança Social e Serviço Nacional de Saúde e subsistemas.

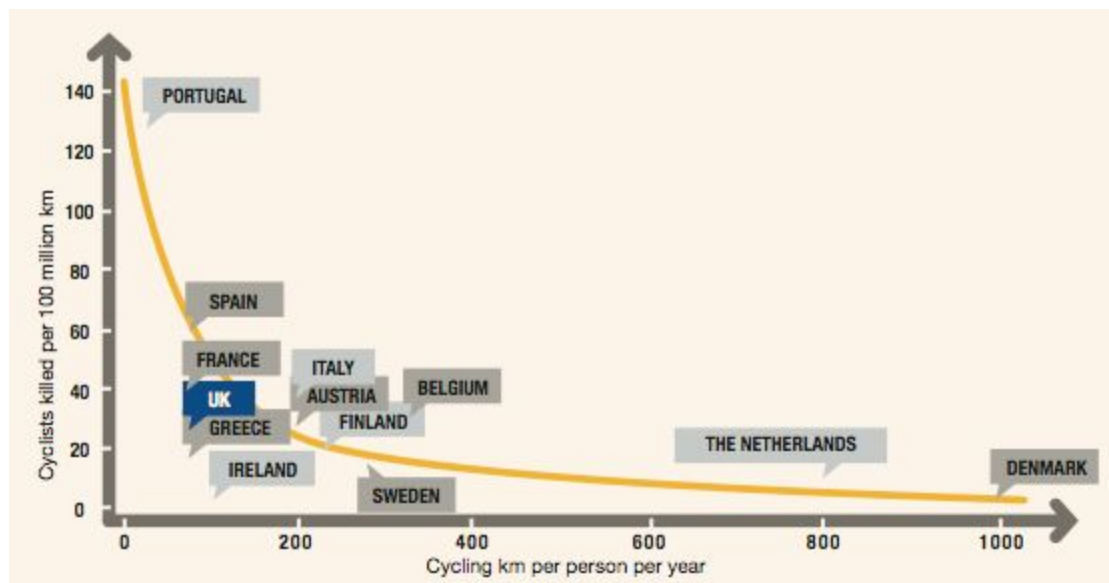
Resposta do **PAN - Partido dos Animais e da Natureza:**

Sim. Através de medidas de redução de tráfego automóvel, redução da velocidade (por exemplo as zonas de limite de 30 kms/h) de circulação motorizada e realização de campanhas de sensibilização aos utentes da via pública. Estes são as 3 dimensões base que o PAN defende. Com estas medidas será possível que se reduza o perigo rodoviário, aumentando certamente a utilização da bicicleta. Adicionalmente o PAN defende ainda: - Análise e implementação do Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves 2013-2020 (ciclAndo) coordenado pelo IMT (Instituto de Mobilidade e dos Transportes). - Canalizar recursos financeiros na criação de infraestruturas para bicicletas e outras medidas (por exemplo referidas no Plano ciclAndo) em detrimento da construção de mais estradas, estacionamento para viaturas etc. - Análise e implementação das propostas e recomendações da MUBi sobre a Reforma da Fiscalidade Verde.

2. Em Portugal, existe um elevado número de atropelamentos de utilizadores de bicicleta e de pessoas que circulam a pé, causado pelo perigo rodoviário proveniente das velocidades excessivas do tráfego motorizado, a principal causa de morte na via pública. Também a tolerância de estacionamento abusivo tem deteriorado as condições de conforto e de segurança dos utilizadores vulneráveis, incluindo os utilizadores de bicicleta, em especial as crianças e os idosos.



Utilização da bicicleta como meio de transporte principal e % de pessoas que usam a bicicleta mortas por veículos motorizados na UE. **Portugal apresenta a 2.ª pior classificação de toda a UE-27.** (ECF)



Portugal com elevadas taxas de risco, precisamente pelo baixo número de quilómetros realizados em bicicleta (CTC, 2009)

O programa do partido preconiza alguma estratégia para reduzir o perigo rodoviário, com objetivos concretos, visando a redução das velocidades, e o combate ao estacionamento abusivo?

- ☐ Sim
☐ Não

Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

Responderam a esta pergunta, em concreto, o PS, BE, Livre e PAN.

Resposta do PS - Partido Socialista:

É na melhoria de condições de conforto e de segurança dos utilizadores vulneráveis, particularmente das crianças, dos jovens e dos idosos, que cremos estar a chave para a redução do elevado número de atropelamentos de utilizadores de bicicleta e de pessoas que circulam a pé.

E não basta ter consciência deste problema; há que agir ativamente. Por isso, defendemos a redução da área ocupada pelo transporte individual, nas vias e no estacionamento (favorecendo, por essa via, a mobilidade suave, em especial a mobilidade pedonal e ciclável) ou o fomento da construção de infraestruturas cicláveis (tendo presente os diferentes perfis de utilizadores e as diferentes funções, isto é, a prática desportiva, a prática de turismo e lazer e a mobilidade urbana), a par de outras medidas que, embora menos significativas, assumem particular significado para quem utiliza diariamente a bicicleta nas suas deslocações (como permitir e facilitar o seu transporte em transportes públicos).

Muito do que aqui afirmámos decorre da necessidade de relacionar a mobilidade sustentável com o ordenamento do território, o que poderá ter concretização na criação de redes de percursos pedonais e cicláveis ou na promoção dos modos suaves de transporte, não esquecendo que uma parte muito significativa destas questões deverá ser abordada e resolvida a nível da Administração Autárquica e não pelo Governo ou pela Assembleia da República cuja escolha estará em causa nas próximas eleições legislativas.

Resposta do BE - Bloco de Esquerda:

Sim. É importante o alargamento da rede de ciclovias, ainda deficitária no país. Mas é também necessário garantir a convivência dos diferentes utilizadores da via pública. Nessa óptica, a organização das vias de circulação, o combate ao estacionamento abusivo e o controlo de velocidades são objetivos fundamentais. O bom estado do piso, a disposição do mobiliário urbano e das grelhas de águas pluviais devem ser pensados também para a utilização das bicicletas.

Em todos os processos de planificação do território, a participação pública é essencial. Seja para a definição das linhas de planeamento do território, seja para questões localizadas e concretas.

A identificação de focos de perigosidade deve ser alvo de um levantamento rigoroso e de monitorização contínua por parte das entidades competentes. O envolvimento da população também na identificação de focos de perigosidade é de valorizar.

Resposta do **PEV - Partidos Ecologista os Verdes**

Tal como respondido na questão anterior, o Partido já apresentou propostas de construção de vias próprias para a utilização de velocípedes que teriam em vista aumentar a segurança de quem utiliza esta forma de transporte.

Em relação ao excesso de velocidade, existe legislação, cabe às entidades competentes a sua fiscalização e sensibilização dos automobilistas para estas situações que põem em risco a integridade física de utentes de velocípedes.

Resposta do **Livre - Tempo de Avançar:**

Sim. Preconiza-se uma estratégia de acalmia de tráfego e o reforço do transporte coletivo com o objetivo de reduzir o tráfego relacionado com o automóvel individual. A estratégia de acalmia de tráfego será estruturada a partir do financiamento de operações de desenho e construção de dispositivos físicos que induzam a efetiva redução da velocidade de circulação. Equaciona-se a criação de um novo limite 30 Km/h no Código da Estrada, a impor em zonas residenciais, de grande densidade de comércio de rua e junto a equipamentos escolares (transpondo para a lei nacional de forma sistemática uma prática que já se verifica em alguns casos a nível municipal).

Resposta do **PAN - Partido dos Animais e da Natureza:**

Sim. Mais do que se desenvolver novas leis, é necessário aplicar as que já existem. É portanto necessário aumentar a fiscalização bem como torná-la mais rigorosa. O PAN tem consciência do abuso que existe relativamente aos dois pontos mencionados nesta questão. Ao nível da velocidade, o PAN defende a iniciativa europeia denominada de “30kmh – dando vida às ruas!” no sentido de tornar as nossas cidades mais apazíveis e seguras. Além da questão da fiscalização, o PAN considera relevante que ao invés de se tornar o trânsito mais fluído e necessariamente mais rápido, é importante reestruturar as vias precisamente no sentido inverso. Desta forma, será possível desmotivar a utilização da viatura particular e ao mesmo tempo reduzir em termos práticos a velocidade. Também o aumento da utilização da bicicleta funcionará automaticamente como um redutor da velocidade dos veículos motorizados. Adicionalmente, o aumento dos utilizadores de bicicleta aumenta por si só a segurança dos ciclistas.

3. A excessiva motorização da sociedade acarreta dificuldades de investimento para os restantes modos de transporte, em especial os transportes públicos e os modos ativos.

Demasiados recursos (financeiros e espaço) são atribuídos ao uso exclusivo dos veículos motorizados. Além disso, a poluição do ar e sonora têm sido um crescente problema, e as grandes cidades portuguesas têm apresentado um empenho muito inferior às do resto da Europa no combate a esses problemas.

No programa do partido existe alguma estratégia para reduzir o tráfego automóvel nos grandes centros urbanos, através de incentivos a outros modos de transporte, à utilização da bicicleta, ou medidas que reduzam a atual subsídio pública da rede de estradas de acesso aos grandes centros urbanos (i.e. *congestion charge*) ou do estacionamento na via e edifícios públicos (i.e. tarifação de estacionamento)?

☐ Sim

☐ Não

Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

Responderam a esta pergunta, em concreto, o PS, BE, Livre e PAN.

Resposta do PS - Partido Socialista:

Preconizamos, no nosso Programa Eleitoral, que só será possível reduzir o congestionamento urbano e alcançar uma mobilidade mais eficiente nas nossas vilas e cidades se formos capazes de proporcionar maior conforto, rapidez e qualidade de vida, tudo isto com um menor consumo energético.

A isto chamamos mobilidade sustentável, um paradigma que envolve outros conceitos e formatos de mobilidade urbana, que permitam reduzir a pressão do tráfego rodoviário, evitando e combatendo a poluição, propiciando maior rapidez e flexibilidade de deslocação, e, simultaneamente, promover o bem-estar e a qualidade de vida das populações.

Envolvendo a partilha de meios de transporte e a utilização de veículos menos poluentes (como seja os veículos elétricos) e, por outro lado, tornar o transporte público mais atrativo, favorecendo a intermodalidade e, sempre que possível, a complementaridade com modos suaves de transporte, como a bicicleta.

Resposta do BE - Bloco de Esquerda:

Sim. Nesta matéria, o Bloco de Esquerda reputa da maior importância uma rede de transportes públicos articulada e que sirva as necessidades da população. O primeiro passo para essa estratégia é a existência de transportes públicos eficazes, o que obriga a rejeitar todas as privatizações nesta área. Em segundo, conferir os meios financeiros necessários ao sistema de transportes públicos. Em terceiro, garantir que toda a população, nomeadamente a mais fragilizada, tenha acesso aos transportes públicos.

O transporte coletivo apresenta vários benefícios sociais e económicos para a sociedade que não são contabilizados e representam uma melhoria imensa na qualidade de vida das populações. A sua dinamização faz decrescer o recurso ao automóvel privado e liberta bastante espaço dos centros urbanos, nomeadamente o atualmente reservado para parques de estacionamento.

A par do investimento nos transportes públicos é necessária uma aposta nos meios mais suaves de deslocação, como a bicicleta. A possibilidade das bicicletas poderem ser transportada nos transportes públicos aumenta a distância útil da utilização da bicicleta.

A tarifação e, de forma mais abrangente, a política de estacionamento tem que estar obrigatoriamente ligada à política de mobilidade, portanto articulada com a política de transportes públicos e de meios suaves.

Resposta do **PEV - Partidos Ecologista os Verdes**

O PEV não é a favor da penalização dos utentes como forma de remediar determinadas situações. Pensamos que a forma como os objectivos devem ser atingidos é através de incentivos à utilização da bicicleta, tanto pelo aumento da condições de segurança, como por benefícios fiscais associados à aquisição de equipamentos, ou através de benefícios na aquisição de passes sociais para transportes públicos. A título de exemplo, Os Verdes apresentaram como proposta de alteração ao Orçamento de Estado de 2012: “Dedução à colecta das verbas gastas com passes sociais e outros títulos de transporte, em sede de IRS”.

Resposta do **Livre - Tempo de Avançar:**

Sim. Propõe-se um quadro regulador para os transportes públicos que seja mais exigente em termos de articulação tarifária e de horários entre os múltiplos operadores. Serão propostas neste quadro regulador, medidas que permitem ampliar a abrangência do transporte público através da transformação do raio de captação de “5/10 minutos a pé”, para o raio de captação de “5/10 minutos de bicicleta” (a partir de cada ponto das redes), implicando a previsão obrigatória de pelo menos 5% do espaço das composições sobre carris para o transporte de bicicletas (e também cadeira de rodas) e medidas de acesso facilitado às plataformas e existência obrigatória de estacionamento para bicicletas.

Resposta do **PAN - Partido dos Animais e da Natureza:**

Sim. O PAN assume claramente no seu programa a defesa da redução do tráfego automóvel através da criação de mecanismos de penalização da utilização da viatura motorizada individual, destacando que deverá recair sobre esta o ónus financeiro de todo o sistema de mobilidade. Também defende claramente a melhoria dos transportes públicos e criação de condições seguras de utilização da bicicleta através de uma partilha responsável da estrada entre todos os

utilizadores. A ideia que o PAN defende consiste portanto na alteração do modelo vigente que apoia principalmente o sistema associado à utilização do automóvel, passando a priorizar outros meios de mobilidade mais sustentável. Mais concretamente, o PAN defende a implementação de planos de mobilidade eficazes, apoiando os modos de transporte mais sustentáveis, como por exemplo a redução ao nível da oferta de estacionamento e a criação uma série de dificuldades à utilização do automóvel privado (como a proibição de circulação em diversas zonas através da criação de maiores corredores pedonais).

4. A utilização da bicicleta como meio de transporte diário representa ganhos significativos para a economia, não só porque Portugal é dos maiores produtores de bicicletas e de acessórios no mundo, mas sobretudo porque existem ganhos significativos para as contas públicas e para a qualidade de vida dos cidadãos nas áreas da saúde, do ambiente, e a poupança de espaço público e orçamento alocado à dispendiosa infraestrutura rodoviária.

O programa do partido integra a bicicleta plenamente na estratégia de transportes prevista para o país?

☐ Sim

☐ Não

Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

Responderam a esta pergunta, em concreto, o PS, BE, Livre e PAN.

Resposta do PS - Partido Socialista:

No Programa Eleitoral do Partido Socialista há uma aposta muito clara na liderança de Portugal na transição energética, e isso significa criar mais empregos qualificados, produzir mais e melhor *know-how* tecnológico, gerar mais exportações (sobretudo com valor acrescentado, isto, incorporando uma forte componente de recursos nacionais), concretizando, dessa forma e em termos efetivos, o tão propalado desígnio do crescimento verde.

Crescimento verde que encontra na produção e montagem de veículos de duas rodas um excelente exemplo, porque quando apostamos nesta indústria (cujo valor rondará os 200 milhões de euros, segundo os dados mais recentes de que dispomos) estamos a criar valor nacional, a gerar emprego qualificado, a incorporar conhecimento e inovação. Porque ao mesmo tempo que estamos a estimular a inovação e o conhecimento, estamos a investir num setor em que somos reconhecidos, no contexto europeu e mundial, pela excelência dos nossos produtos.

Integrar a bicicleta na estratégia de transportes prevista para Portugal passa por esta aposta (que o é também na saúde e no ambiente), dinamizando uma fileira produtiva que tornará a bicicleta mais acessível aos cidadãos, mas passa igualmente por olhar para a bicicleta como oportunidade para alterar, significativamente, o paradigma da mobilidade no nosso território. Por medidas como incentivar maior oferta de operadores de serviços de *bike sharing* ou aumentar a

integração modal e a comodidade das deslocações com recurso a sistemas de mobilidade suave.

Mas também por uma aposta muito clara no segmento do turismo e do lazer ciclável, que mobiliza na Europa mais de 2.8 mil milhões de euros, e em que o nosso País, pelo seu perfil, tem todas as condições para assumir um lugar de destaque.

Resposta do BE - Bloco de Esquerda:

Sim. Os programas, nacionais e locais do Bloco de Esquerda, assim como as suas propostas tem tido em conta a integração da bicicleta nas políticas do país.

O exemplo mais recente foi a iniciativa do Bloco para que as bicicletas pudessem viajar nos comboios de longo curso. A esta iniciativa juntaram-se outros partido e à aprovação por unanimidade de uma resolução (n.º 43/2013) na Assembleia da República. Dois anos depois, os comboios intercidades foram dotados de infra-estruturas próprias para efetuar esse transporte, de forma gratuita. A intermodalidade e a complementaridade dos transportes potencia o uso da bicicleta. Este foi um contributo efetivo nessa área. Muitos mais são necessários.

O ordenamento do território não tem favorecido as deslocações em meios suaves. Esse paradigma tem que mudar. O crescimento em mancha de óleo é um modelo falhada. A reabilitação urbana deve ser prioridade. O encurtamento das distâncias através de uma matriz urbana heterogénea também facilita o recurso à bicicleta. O território tem que ser pensado também para o uso dos meios suaves.

A política de transportes deve estar integrada, com transporte público articulado com meios suaves, diminuindo o uso do transporte individual.

A bicicleta, sendo um meio de transporte e pretendendo-se o crescimento no seu uso, deve ser acessível aos cidadãos.

A criação e desenvolvimento de sistemas de partilha de bicicletas públicas em meio urbano é também um caminho a explorar.

Resposta do PEV - Partido Ecologista os Verdes:

Uma das propostas que se encontra no Manifesto Ecologista do Partido para as próximas legislativas inclui a seguinte proposta: Criar incentivos para uma mobilidade suave, designadamente por via da redução do IVA (na compra e reparação de bicicletas) e na melhoria das condições de segurança rodoviária para a circulação de bicicletas. Sempre foi e sempre será proposta do PEV que o paradigma dos transportes se altere, até como forma de diminuir a pegada ecológica.

Resposta do Livre - Tempo de Avançar:

Sim. A bicicleta tem um potencial, por si só, de constituir um meio de transporte único, nas distâncias mais curtas, mas pode ser articulado com o transporte colectivo (tal como a deslocação pedonal) nas viagens mais longas. Assim o programa prevê diversas medidas de articulação com a política global de transportes, principalmente a articulação com o transporte sobre carris, como atrás foi referido.

Resposta do PAN - Partido dos Animais e da Natureza:

Sim. O PAN apoia claramente o projeto ciclAndo – Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves, entre outros projetos ou associações a este nível. Constará no programa do partido para as legislativas de 2015 um foco bastante grande a este nível, uma vez que o PAN considera que a mobilidade, principalmente dentro das cidades e vilas do país, um tema fundamental. Como a introdução a esta questão refere, trata-se da qualidade de vida dos cidadãos (entre outros fatores) e por esta razão é fundamental que seja atribuída a prioridade merecida. O PAN destaca que ao nível local, já tem tido muitas intervenções no sentido da utilização da opção da bicicleta concretamente na cidade de Lisboa, através do seu deputado na Assembleia Municipal de Lisboa.

5. Em Portugal, faltam dados fiáveis sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte, porque a existência da recolha de dados sobre a utilização da bicicleta, quer a nível nacional, quer a nível local, não é suficientemente detalhada. A falta destes dados por parte de alguns estados membro da UE, entre eles Portugal, implica que a Eurostat não publique dados comparativos sobre o uso da bicicleta a nível da União Europeia.

O partido concorda com a recolha obrigatória de dados sobre a utilização da bicicleta (repartição modal entre todos os meios de deslocação) por parte dos municípios e a nível nacional?

- ☐ Sim
☐ Não

Se respondeu sim, pormenorize a estratégia formulada:

Responderam a esta pergunta, em concreto, o PS, BE, Livre e PAN.

Resposta do PS - Partido Socialista:

Desenvolver quaisquer planos de promoção da bicicleta ou de outros modos suaves de transporte depende, naturalmente, de um quadro de referência, atualizado e com detalhe, a partir do qual seja possível desenhar estratégias coerentes e melhor ajustadas à realidade e às necessidades da nossa sociedade.

É por isso fundamental a colaboração dos cidadãos e das instituições (públicas e privadas), assumindo um papel primordial os municípios e as freguesias, pelo profundo conhecimento que detêm sobre a realidade dos seus territórios, mas, igualmente, das suas comunidades.

Resposta do BE - Bloco de Esquerda:

Sim. Para a definição e implementação de políticas de ordenamento do território e de transportes é necessário o conhecimento das deslocações, nomeadamente de bicicleta. Nesse sentido, faz todo o sentido que esses dados sejam monitorizados pelas entidades competentes, a nível local e nacional.

Resposta do PEV - Partido Ecologista os Verdes:

Achamos que o conhecimento da realidade é fundamental para melhor atuar sobre ela. Neste sentido a recolha de dados sobre a utilização da bicicleta é fundamental para melhor traçar uma estratégia integrada de utilização da bicicleta em segurança.

Resposta do Livre - Tempo de Avançar:

Sim, concorda, mas a medida não está expressa no programa.

Resposta do PAN - Partido dos Animais e da Natureza:

Sim. O PAN considera de facto muito relevante seja considerado como obrigatório a recolha de dados sobre a utilização da bicicleta por parte dos municípios ao nível nacional. Irá ser incluído este tópico no programa do partido no âmbito da mobilidade. O PAN acredita que ao existirem dados disponíveis sobre esta temática, será mais fácil a criação de uma massa crítica sensível ao tema da mobilidade sustentável, no âmbito da assembleia da república como também ao nível autárquico.

6. “A [*Resolução da Assembleia da República n.º 3/2009*](#) veio recomendar ao Governo a realização de um **Plano para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves**. Segundo a resolução, **aprovada por unanimidade na Assembleia da República**, “o Plano dirige-se a entidades públicas e privadas, associações, bem como ao cidadão individual e deve apresentar estratégias inovadoras, propostas e recomendações, tendo como objetivo fundamental a promoção dos modos de mobilidade suave encarados como uma mais-valia económica, social e ambiental, e alternativa real ao automóvel”.

Em Novembro de 2012, o Grupo de Trabalho Interministerial concluiu o projeto de “Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020”, que foi submetido à aprovação do Governo, através das tutelas das entidades que integraram o Grupo, seguindo-se os passos necessários à sua validação, em função das orientações governamentais, após o que deverá haver lugar a um período de consulta pública e de discussão com os stakeholders.” (IMT)

Não obstante a conclusão do plano, denominado **CiclAndo**, e de já terem passado mais de dois anos desde o início das ações previstas - 2013 - ainda não se vê as medidas implementadas no terreno, com consequências evidentes no **atraso a nível nacional**, e na **falta de captação de fundos europeus**, muito inferior a outros países com a dimensão ou com semelhanças culturais com Portugal.

Overview of European funds available for cycling at a national and regional level between 2014 and 2020 based on current information

Country	Estimated amount of funding available (€ million) based on:			Total
	Explicit references	Implicit references	Indirect references	
Italy	44.5	12.0	31.5	88.0
Spain	135.5	96.2	15.7	247.4
Greece	5.5	18.7	7.0	31.2
Germany	123.4	6.2	1.8	131.4
Sweden	8.0	0.2	0.0	8.2
Austria	0.0	2.6	0.0	2.6
Denmark	0.0	0.0	0.0	0.0
The Netherlands	0.0	0.3	0.0	0.3
Ireland	0.0	1.0	0.0	1.0
United Kingdom	16.7	5.3	1.9	23.8
France	196.8	25.2	22.3	244.4
Hungary	106.7	15.0	30.0	151.7
Cyprus	0.0	7.0	0.0	7.0
Belgium	11.4	0.0	0.0	11.4
Slovenia	20.0	0.0	0.0	20.0
Latvia	0.0	15.0	0.0	15.0
Estonia	20.0	0.0	0.0	20.0
Romania	25.0	0.0	46.0	71.0
Slovakia	28.7	0.0	0.0	28.7
Poland	403.7	0.0	0.0	403.7
Malta	0.0	3.2	0.0	3.2
Czech Republic	20.0	0.0	5.0	25.0
Bulgaria	40.0	85.7	4.6	130.3
Finland	0.0	6.0	0.0	6.0
Luxembourg	2.5	0.0	0.0	2.5
Portugal	6.0	9.5	0.0	15.5
Lithuania	0.0	10.0	2.0	12.0
Croatia	0.0	30.0	0.0	30.0

Fundos para a promoção da utilização da bicicleta por Estado Membro da UE, 2014 - 2020. A captação de fundos *per capita* por parte de Portugal é quase 10 vezes inferiores à Hungria, 4 vezes inferiores a Espanha, 3 vezes inferior à Bulgária, e metade em relação à Grécia. (ECF)

Considerando o cenário acima descrito, o partido compromete-se com a implementação plena do [CiclAndo - Plano de Promoção da Bicicleta e Outros](#)

Modos Suaves 2013-2020 e com a captação de fundos europeus para concretizar as medidas incluídas neste documento de trabalho?

- ☐ Compromete-se
- ☐ Não se compromete

Se respondeu que o partido se compromete com a implementação plena do *Cic/Ando*, pormenorize a estratégia formulada, complementada com datas e valores previstos:

Responderam a esta pergunta, em concreto, o PS, Livre e PAN.

Resposta do PS - Partido Socialista:

O impulso dado pela Resolução da Assembleia da República n.º 3/2009, de 5 de fevereiro, permitiu aprofundar a valorização da mobilidade pedonal e ciclável no dia-a-dia, numa lógica integrada com o sistema de transportes existente, tendo despoletado a criação do Plano Nacional da Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves, com amplo consenso político e social. Atenta a relevância ambiental, económica e social crescente dos modos suaves na nossa sociedade, outra coisa não seria de esperar.

Mas do plano à ação, das medidas à prática, muito ficou por fazer. Chegados a 2015, muitas das medidas previstas nos cinco eixos de atuação estão ainda por concretizar (em parte ou no seu todo), importando destacar o muito que há ainda por fazer nos domínios do espaço público, das infraestruturas e dos equipamentos (associando acessibilidades, transportes e mobilidade), mas, igualmente, da formação e das competências e da sensibilização.

Há que perceber o que falhou e a que se deve o atraso no cumprimento das metas propostas, bem como os desvios relativamente aos objetivos operacionais previstos no Plano, mas, mais importante do que isso, há que apostar na mudança e no novo paradigma de mobilidade, orientando as práticas públicas e mobilizando as instituições e a sociedade para a importância destes objetivos.

Resposta do PEV - Partido Ecologista os Verdes:

A resolução nº 3 de 2009 resulta de um projeto de resolução que os verdes apresentaram na Assembleia da República em 2008
<http://www.osverdes.pt/pages/posts/projecto-de-resolucao-nordm.-376x-plano-nacional-de-promocao-da-bicicleta-e-outros-modos-de-transporte-suaves-3814.php>

Os Verdes irão continuar a promover iniciativas e a desenvolver ações que contribuam para uma utilização cada vez mais generalizada da bicicleta no nosso país em condições de segurança.

Resposta do Livre - Tempo de Avançar:

Sim. O valor previsto no Plano, de um investimento da ordem dos 40 milhões de Euros num quadro plurianual de 5 anos parece baixo tendo em conta que se traduz num valor médio de 8 milhões de Euros por ano. Tendo em conta que as despesas diretas do Estado com a sinistralidade rodoviária e com as doenças cardiovasculares e diabetes ascendem pelo menos a 2 mil milhões de Euros anuais (em meios, tratamentos hospitalares e comparticipação de medicação para o tratamento das referidas doenças e traumas), apenas na Saúde, percebemos que uma diminuição de 2% (apenas) nestas despesas, inerente à capacidade preventiva que o maior “share” de utilização da bicicleta tem, comprovadamente, na ocorrência de sinistros rodoviários em geral e na prevalência de doenças do sistema circulatório, poderemos ver que bastaria um ano para pagar o referido programa, com uma poupança anual de 40 milhões de Euros. Nesse quadro um valor médio de investimento anual na ordem dos 8 milhões de Euros é possível, embora nos pareça reduzido para obter o “share” definido como objetivo, de 5% de penetração da bicicleta como modo de transporte.

Resposta do PAN - Partido dos Animais e da Natureza:

Compromete-se. O PAN revê-se perfeitamente no projeto CiclAndo, pelo que este assunto será mencionado em detalhe no seu programa eleitoral no âmbito da mobilidade. O PAN tem como objetivo para as próximas legislativas a eleição de pelo menos dois deputados para a assembleia da república (AR). Tendo em conta este cenário, o PAN compromete-se a defender e a divulgar este projeto com vista à sua aprovação e implementação em sede da AR. O documento CicLando já apresenta um modelo financeiro definido que abrange várias ações que o PAN considera relevantes. Assim, mais do que definir datas e valores previstos, o PAN assume que dará prioridade e defenderá este tema de acordo com as ferramentas que resultarão da decisão do eleitorado.

Outras respostas recebidas

(Sem responder diretamente às perguntas do inquérito da MUBi).

Resposta recebida do PàF - Coligação Portugal à Frente

Aposta da Coligação “Portugal à Frente”, do PSD / CDS-PP nas bicicletas e na mobilidade suave

O Programa Eleitoral da Coligação “Portugal à Frente”, do PSD / CDS-PP, assume a eficiência energética como a maior prioridade da política energética nacional, estabelecendo objetivos ambiciosos de redução do consumo de energia, de 25% em 2020 e 30% em 2030. Para a concretização destes objetivos, o Programa Eleitoral do PSD/CDS estabelece, como elemento estratégico, a promoção custo-eficiente da mobilidade sustentável, incluindo os modos de mobilidade suave, como a bicicleta, além da mobilidade elétrica e dos transportes coletivos.

É neste sentido que, a par de outras medidas, a Coligação PSD/CDS concretizará, com o apoio de fundos do Portugal 2020 e o envolvimento das Universidades e Politécnicos, um programa específico de utilização e partilha de bicicletas em larga escala dirigido aos jovens universitários do país.

Estas medidas, previstas no programa eleitoral da Coligação PSD/CDS, prosseguem e reforçam a linha de atuação seguida pelo Governo nos últimos 4 anos, que contempla já, na prática, a integração cada vez maior da bicicleta e da mobilidade suave na estratégia de transportes e de crescimento verde do país, e que encontra eco nos vários planos e programas aprovados e nas medidas concretas já implementadas pelo Governo PSD/CDS. Destacam-se:

- Os incentivos criados pela Reforma da Fiscalidade Verde, aprovada em 2014 e em vigor desde janeiro de 2015 (Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro), que incluem: o Incentivo à criação de sistemas de partilha de bicicletas (bikesharing) nas empresas, através da majoração dos custos com os serviços e bens associados em sede de IRC (140% de majoração); o Incentivo à aquisição de frotas de bicicletas por empresas (120% de majoração); o Redução, para a taxa reduzida, do IVA aplicável aos serviços de reparação de velocípedes, para todos os consumidores (que passou a ser 6% em vez de 23%).
- O Programa de Mobilidade Sustentável para a Administração Pública 2015-2020 – ECO.mob, adotado pelo Governo em julho de 2015 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2015, de 28 de julho), que inclui a promoção de modos suaves na Administração Pública (AP), prevendo a aquisição de veículos suaves e a criação de condições para a sua utilização, incluindo o estacionamento para bicicletas nos organismos da AP e a adesão a sistemas de bikesharing. Medidas inovadoras que potenciarão deslocações mais sustentáveis e que preveem um investimento na ordem dos 0,5 milhões euros nesta linha de ação específica. No seu todo, o Programa Eco.mob permitirá, a par da significativa redução de impactes ambientais, uma redução de custos do Estado na ordem dos 50 milhões de euros, no horizonte 2015-2020.
- O Compromisso para o Crescimento Verde (CVV), subscrito em abril de 2015 pelo Governo e por 82 organizações da sociedade civil (Resolução do Conselho de Ministros n.º 28/2015, de 30 de abril), que reconhece a importância e a necessidade de encontrar alternativas à utilização automóvel, nomeadamente através da utilização de meios de mobilidade suave, estabelecendo, entre as suas iniciativas, a promoção do uso da bicicleta como meio eficiente para a mobilidade urbana e através da “mobilidade combinada”, articulando em particular com os modos de transporte coletivo. Para a sua concretização, o CCV prevê a atuação do IMT, assegurando a monitorização através de quatro objetivos e indicadores de sucesso: o Aumento do peso da bicicleta nas deslocações urbanas; o Aumento do número de lugares/espacos dedicados; o Alargamento da tipologia de transportes e entidades abrangidas; o Aumento do número de interfaces de transportes com lugares de estacionamento para bicicletas.
- O Quadro Estratégico para a Política Climática (QEPiC), aprovado pelo Governo em julho (Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2015, de 30 de julho), que estabelece, no seu conjunto de opções para políticas e medidas de transportes, a “Promoção da mobilidade suave”, incluindo a “Promoção do uso da bicicleta e outros modos suaves, tendo em vista um aumento de 7 % do peso dos modos suaves na repartição modal” (face a 2010) e a “Criação de infraestruturas de apoio à mobilidade suave”.
- O Programa Operacional para a Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (POSEUR), que prevê 102 milhões de euros de fundo de coesão para a mobilidade urbana sustentável (Eixo I – prioridade de investimento 4.5), contemplando intervenções de apoio à promoção da utilização de transportes ecológicos e da mobilidade sustentável, incluindo a mobilidade suave.
- A Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020”, aprovada em julho de 2015 pelo Governo (Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2015, de 11 de agosto), que reconhece e destaca a promoção da mobilidade suave como fundamental para a sustentabilidade e eficiência, e também como um fator

importante para a revitalização dos centros urbanos. Neste sentido, esta estratégia: o Estabelece, no seu Eixo Estratégico 2 – Sustentabilidade & Eficiência / sub-eixo D – Baixo carbono, medidas para “Reduzir a intensidade energética das cidades”, “Diminuir a intensidade carbónica da mobilidade urbana” e “Estimular a mobilidade sustentável nos processos de regeneração urbana” que passam pela mobilidade suave; o Articula-se com o novo quadro de financiamento comunitário do Portugal 2020, através do POSEUR e Programas Operacionais Regionais, nomeadamente por via da mobilização das prioridades de investimento destinadas à redução das emissões de CO2 e promoção de sistemas de mobilidade urbana mais sustentáveis; o Integra, na tipologia de ações elegíveis ao financiamento, o incremento dos modos suaves; a estruturação de corredores urbanos de procura elevada e prioridade de acesso aos transportes públicos e modos suaves; o reforço da integração multimodal para os transportes urbanos públicos coletivos de passageiros; a elaboração de planos integrados de mobilidade urbana sustentável, entre outras ações que contribuem para o aumento da mobilidade suave.

- Outros planos e programas, no âmbito dos quais estas medidas e opções se articulam e concretizam também, como: o Programa “Tp2 - Mobilidade Urbana” do Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética – PNAEE 2016 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2013, de 10 de abril), que tem por objetivo incentivar a utilização de transportes coletivos e de modos de transporte suaves em detrimento do transporte individual, com um enfoque particular nas zonas urbanas; o Plano CiclAndo — Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves, de novembro de 2012 (que estabelece a meta quantificada de aumento de 7% face à percentagem de 2010); o Pacote da Mobilidade, em particular das Diretrizes Nacionais para a Mobilidade, de janeiro de 2012, e respetivos Planos de Mobilidade e Transportes de âmbito municipal.

Informação complementar ao inquerito

Além do inquerito, e devido à diversidade de abordagem e tipo de respostas recebidas, compete-nos ainda referir a informação verificada nos respetivos programas eleitorais no que concerne a políticas favoráveis à utilização da bicicleta e ainda outras respostas recebidas:

Medidas favoráveis à utilização da bicicleta avançadas nos respetivos programas eleitorais

PàF - Coligação Portugal à Frente

p.132 do [Programa Eleitoral](#) com as seguintes referências à mobilidade em bicicleta:

“SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A segurança rodoviária tem de continuar a merecer uma atenção particular por parte, não apenas dos poderes públicos, mas da sociedade no seu conjunto. Com efeito, se é verdade que o País tem registado progressos significativos neste domínio, não é menos verdade que a perda de vidas humanas nas nossas estradas atinge ainda valores significativos. E o combate a esse flagelo não pode, nem deve, basear-se apenas em medidas punitivas, antes requerendo a consciencialização acrescida dos cidadãos para a necessidade de evitar comportamentos de risco. Em linha com essa orientação geral, são as seguintes as linhas de actuação a favorecer:

- Aprovar a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2016-2020, cujos trabalhos estão já em curso;
- Generalizar o desenvolvimento dos Planos Municipais de Segurança Rodoviária, tendo em vista dotar todos os municípios portugueses deste importante instrumento de prevenção e segurança rodoviária;
- Incrementar a georeferenciação dos acidentes rodoviários, utilizando os terminais SIRESP das forças de segurança, sendo também este um elemento chave para combater a sinistralidade rodoviária dentro das localidades;
- Avançar com a segunda fase de expansão do SINCRO (Sistema Nacional de Controlo de Velocidade), tendo presente as características da sinistralidade rodoviária em Portugal;
- Continuar a valorizar o reforço da segurança, direitos e deveres dos utilizadores mais vulneráveis, reforçando o estatuto do peão e do ciclista, dando assim adequado reconhecimento a estas soluções de mobilidade, com importantes benefícios para o ambiente, saúde e economia;
- Concretizar e avaliar a introdução da carta por pontos, aumentando o grau de percepção e de responsabilização dos condutores, face aos seus comportamentos, com a adoção de um sistema sancionatório mais transparente e de fácil compreensão;
- Promover a realização de campanhas de sensibilização e esclarecimento dos cidadãos, as quais contribuem, por um lado, para uma melhor compreensão das regras rodoviárias e, por outro, para uma melhor percepção dos comportamentos de risco, contribuindo, assim, para a redução de sinistralidade rodoviária;
- Desenvolver trabalho estatístico referente à informação sobre sinistralidade associada aos quilómetros percorridos.”

PS - Partido Socialista

p.94 do [Programa Eleitoral](#) com as seguintes referências à mobilidade em bicicleta:

“12.7 Implementar novos conceitos de mobilidade

A par do transporte público há que considerar, hoje em dia, outros conceitos e formatos de mobilidade urbana, que permitam reduzir a pressão do tráfego rodoviário. Neste domínio, o PS irá:

- Promover os modos de transporte suaves, como a bicicleta e o pedonal;
- Fomentar a construção de infraestruturas cicláveis, tendo em conta 3 perfis de utilizadores e 3 diferentes funções: a prática desportiva, a prática de turismo e lazer e a mobilidade urbana;
- Permitir o transporte de bicicletas em transportes públicos (designadamente em comboios e no metro);
- Incentivar os operadores de serviços de car sharing e bike sharing;
- Incentivar a implementação de serviços de Bus Rapid Transit, que combinam a capacidade e velocidade do metro ligeiro a um custo muito inferior;
- Promover serviços de transporte flexível e on demand, sempre que tal seja adequado, nomeadamente em regiões e horários de baixa procura”

BE - Bloco de Esquerda

PCP - Partido Comunista Português

O [Programa Eleitoral](#) do PCP não apresenta medidas com referência direta à mobilidade em bicicleta.

PEV - Partido Ecologista os Verdes

O [Manifesto Ecologista 2015](#)

“Por uma política energética sustentável, Os Verdes propõem:

...

- Criar incentivos para uma mobilidade suave, designadamente por via da redução do IVA (na compra e reparação de bicicletas) e na melhoria das condições de segurança rodoviária para a circulação de bicicletas.”

L/TDA - Livre / Tempo de Avançar

p. 79 e p. 87 do [Programa Eleitoral](#) com as seguintes referências à mobilidade em bicicleta:

7.9 c) (...)

“No mínimo, 5 % do espaço das composições de todos os transportes sobre carris deve ser afectado ao transporte de passageiros com bicicleta e com mobilidade reduzida. Deve ser facilitado o seu acesso às plataformas de acesso ao transporte colectivo.”

7.9 e) “Tornar a bicicleta uma opção viável e segura de transporte

Uma estratégia de acalmia de tráfego de âmbito nacional, alinhada com as preocupações com a segurança rodoviária, deverá ter em conta a facilitação da circulação em segurança das bicicletas. A administração central deve promover um programa nacional de financiamento da realização de infra-estruturas segregadas, para as situações onde a redução e acalmia de tráfego se revelarem tecnicamente difíceis ou impossíveis. Este programa deve ter em conta, na sua concepção, a sustentabilidade económica permitida pela comprovada redução da sinistralidade rodoviária que o aumento do *share* da bicicleta tem nos países, bem como as poupanças em baixas e tratamento médico decorrentes da diminuição das doenças cardiovasculares. Deve ser recuperado e implementado o Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves. Deverá ser estimulada, mediante cofinanciamento das empresas, entidades do terceiro sector e administração pública local e central, a aquisição de bicicletas utilitárias a utilizar para fins de transporte de pessoas e mercadorias, bem como a criação de estacionamento nas empresas, interfaces de transporte, equipamentos e comércio.”

PAN - Partido dos Animais e da Natureza

p. 122-127 e p. 146 do [Programa Eleitoral](#) com as seguintes referências à mobilidade em bicicleta:

“MOBILIDADE

...

117. Reduzir o volume de tráfego motorizado

Porquê?

É do conhecimento geral que apenas com a redução da utilização de viatura individual motorizada e alternativamente com o aumento da utilização dos transportes públicos, da bicicleta ou através da circulação pedonal se conseguirá resultados eficazes e sustentados ao nível da redução da sinistralidade. Além da questão da segurança, a utilização em massa do automóvel particular cria graves problemas ao nível da qualidade de vida das populações, associada à poluição atmosférica e sonora, como também a questão da ocupação excessiva do espaço público que poderia ser utilizado para outros fins. Por último, o modelo actual de mobilidade coloca uma grande pressão ao nível das importações relativamente aos combustíveis e às viaturas. Assim, é necessário uma outra visão que permita a obtenção de um sistema de mobilidade virado para as pessoas, ao nível da segurança, da qualidade de vida e financeiramente sustentável.

Para quê?

A protecção das/os utilizadoras/es da via pública, sejam automobilistas, ciclistas ou peões, deve ser considerada uma prioridade. Como referido, a redução do tráfego motorizado é claramente um dos aspectos a ter em conta. Através da redução do tráfego motorizado, a população globalmente irá sentir-se mais segura, pelo que começará naturalmente a apostar noutros meios alternativos de mobilidade mais sustentáveis e até mais saudáveis, como a utilização da bicicleta. Esta medida vai naturalmente ao encontro do aumento da qualidade de vida e do bem-estar nas nossas cidades.

Como?

A redução do volume de tráfego motorizado deverá ser alcançada a dois níveis:

- a) Global: - Implementando planos de mobilidade e de transportes. - Promovendo modos mais sustentáveis do que o transporte individual motorizado. - Reduzindo a oferta de estacionamento nos centros urbanos. -Reduzindo a capacidade rodoviária disponível para transporte individual motorizado.

b) Local: - Retirando tráfego motorizado de atravessamento, no percurso em causa, através de medidas regulamentares ou construtivas (redução do estacionamento, proibições de viragens, proibição de circulação em determinadas zonas, aumento de percursos pedonais, etc.).

118. Reduzir a velocidade de circulação de veículos motorizados em meios urbanos

Porquê?

A redução de velocidade de circulação apresenta-se um factor de extrema importância para a redução do perigo rodoviário. Em Portugal, por falta de fiscalização ou pela inexistência de soluções técnicas adequadas, constata-se o desrespeito regular do código de estrada principalmente na questão da velocidade. Já existem várias pressões no âmbito da União Europeia para a implementação de zonas de limite de velocidade de 30kms/hora. Esta solução já se encontra implementada em muitas cidades, inclusivamente em Portugal.

Para quê?

A protecção da/os utilizadoras/es da via pública, sejam automobilistas, ciclistas ou peões, deve ser considerada uma prioridade. A redução da velocidade é claramente um dos aspectos a ter em conta. O aumento da segurança através da redução das velocidades praticadas fará necessariamente com que as/os cidadãs/aos, de uma forma natural, optem gradualmente por outras vias de mobilidade mais sustentáveis e até mais saudáveis, como a utilização da bicicleta.

Como?

Adopção de medidas de acalmia de tráfego, através de dispositivos físicos de redução das velocidades dos veículos motorizados. Adopção de uma fiscalização mais rigorosa do Código de Estrada e orientada para o cumprimento dos limites de velocidade estabelecidos.

119. Sensibilizar e responsabilizar a população para o perigo rodoviário

Porquê?

A informação ou sensibilização da população é fundamental para uma maior e melhor partilha do espaço público. A criação de uma consciência de que existe uma hierarquia de responsabilidades é fundamental. Esta consciência deverá criar a noção de que as/os utilizadoras/es de modos potencialmente mais perigosos deverão ter uma maior responsabilização e que, por outro lado, utilizadores/as mais vulneráveis deverão ser mais protegidas/os. Salienta-se que muito das/os utilizadoras/es mais vulneráveis, por exemplo ciclistas ou peões, não têm carta de condução ou são menores. Mais uma vez, aqui a maior responsabilidade deverá recair nas/os utilizadoras/es de modos mais perigosas/os.

Para quê?

A protecção das/os utilizadores da via pública, sejam e automobilistas, ciclistas ou peões, deve ser considerada uma prioridade. A passagem de informação com vista à sensibilização das/os utilizadoras/es da via pública é de facto essencial.

Como?

A implementação desta medida passa por campanhas ao nível dos media, como formação directamente nas escolas criando desde cedo nos jovens esta consciência de responsabilização e de respeito.

120. Definir uma estratégia de transporte sustentável

Porquê?

Actualmente a estratégia de mobilidade em curso e implementada assenta essencialmente na viatura motorizada individual. Existem naturalmente algumas excepções, todavia os investimentos ao nível das rodovias têm sido muito elevados tendo em conta outras alternativas mais económicas, mais sustentáveis

financeira e ecologicamente. A aposta na ferrovia, como também os outros tipos de transportes públicos, bem como a opção da bicicleta para menores distâncias não tem sido efectivamente analisada.

Para quê?

Uma estratégia de um sistema de transportes eficiente vai ao encontro de uma economia mais sustentável, amiga do ambiente e proporciona claramente uma melhoria das condições de vida da sua população.

Como?

Canalizar os recursos necessários numa opção de mobilidade sustentável, através da definição de uma estratégia nacional focada nos transportes públicos, salientando-se a ferrovia, como também ao nível do incentivo da mobilidade suave como a utilização da bicicleta.

121. Desenvolver e aplicar o “Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves”

Porquê?

O PAN defende uma mobilidade sustentável onde se enquadra claramente a opção da utilização da bicicleta. Assim, o partido defende que deverá ser aplicado o “Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves”. Este plano dirige-se a entidades públicas e privadas, associações, bem como ao cidadão individual e deve apresentar estratégias inovadoras, propostas e recomendações, tendo como objectivo fundamental a promoção dos modos de mobilidade suave encarados como uma mais-valia económica, social e ambiental, e alternativa real ao automóvel”. O projecto de plano fixa como seu horizonte o período 2013-2020, construindo a seguinte Visão: Valorizar o uso da bicicleta e o “andar a pé” como práticas de deslocação quotidiana dos cidadãos, integradas no sistema de transportes e dando prioridade a critérios de sustentabilidade e eficiência económica, ambiental e social; Orientar as políticas públicas urbanas para o objetivo da mobilidade sustentável, protegendo o espaço público, a saúde, a qualidade de vida e o bem-estar dos cidadãos.

Para quê?

A promoção de meios de transporte mais sustentáveis constitui a grande motivação e o principal desafio do Plano e inscreve-se num novo paradigma de mobilidade que tem em vista combinar o desenvolvimento económico das cidades e vilas e a acessibilidade com a melhoria da qualidade de vida, uma prática de vida saudável, a defesa do ambiente e a redução da dependência energética, nos termos expostos pelo Livro Verde da Comissão Europeia “Por uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana”, e nos termos, oficialmente adoptados, mais recentemente, em Março de 2011, pela Comissão Europeia, no Livro Branco único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos”.

Como?

Apresentar medidas legislativas, bem como através da criação de pressão sobre os decisores políticos, com vista a potenciar a implementação das propostas presentes no documento referido.

122. Recolha obrigatória de dados sobre a utilização da bicicleta - conhecer a realidade do país

Porquê?

Seguindo a recomendação da MUBi (Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta), o PAN considera muito relevante a recolha obrigatória de dados sobre a utilização da bicicleta por parte dos municípios como também a nível nacional. Em Portugal faltam dados fiáveis sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte, uma vez que a existência da recolha de dados sobre a utilização da bicicleta, quer a nível nacional, quer a nível local, não é suficientemente detalhada. A falta destes dados por parte de alguns estados membro da UE, entre eles Portugal, implica que a Eurostat não publique dados comparativos sobre o uso da bicicleta a nível da União Europeia.

Para quê?

A disponibilização de dados permite o acompanhamento da evolução ao nível da utilização da bicicleta, permitindo a adoção de medidas tendo em conta as várias realidades observadas.

Como?

Criação de legislação que obrigue a pôr este procedimento em prática.

...

FISCALIDADE

...

143. Fiscalidade verde ao nível da mobilidade

Porquê?

O PAN revê-se perfeitamente no documento elaborado pela MUBi (Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta) denominado de “Parecer da MUBi sobre a Proposta da Reforma da Fiscalidade Verde”. Este parecer levanta uma série de questões relevantes que deverão ser levadas em consideração. Desde o facto de associações não ligadas ao setor automóvel não terem sido consultadas na elaboração do documento base ao nível da Reforma da Fiscalidade Verde, como também tem em conta o cenário atual onde se verifica uma grande dependência do país relativamente à utilização do automóvel. Adicionalmente, o referido documento apresenta propostas e/ou recomendações ao nível da bicicleta, do automóvel, dos transportes públicos, bem como ao nível da taxação da infraestrutura rodoviária e do planeamento urbanístico.

Para quê?

Implementar medidas efectivamente verdes e que façam a diferença ao nível da mobilidade sustentável.

Como?

Apresentar através de medidas legislativas as propostas do documento referido com vista à sua análise e aplicação.

Conclusões

Tal como é possível observar pelo inquérito desenvolvido pela MUBi, é inegável a importância que os temas da segurança rodoviária e dos modos ativos conquistaram nas agendas políticas dos diversos partidos, sobretudo em relação a anos transatos. Ambos os temas estão intrinsecamente ligados, uma vez que só num ambiente rodoviário seguro a opção por uma mobilidade a pé ou em bicicleta estará acessível e será uma verdadeira opção a uma grande fatia da população.

Os partidos políticos que responderam ao inquérito reconheceram também, no geral, as enormes vantagens económicas, sociais e ambientais que significa uma mais vasta adoção de modos ativos de mobilidade, em detrimento do modo motorizado particular. Verifica-se a aceitação de que a bicicleta faz parte da solução, e que esta passa pela existência de um leque abrangente de opções de mobilidade, que se complementam e completam.

No entanto, exprimimos um otimismo moderado, já que, por vezes, este reconhecimento não se traduziu em propostas e prazos concretos, nem na maior parte dos casos na quantificação de recursos que pretendem disponibilizar para levar a cabo essas propostas. A abordagem que

os partidos políticos fazem ao tema da mobilidade em bicicleta é na maior parte dos casos vaga e demonstra a necessidade de de aprovar e implementar um plano como o CiclAndo (cujo início de implementação estava marcado para 2013 e ficou na “gaveta”), de forma a que sejam explícitas propostas, calendarização e orçamentos com os quais se possa concordar ou discordar.

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

21 de Setembro, 2015