

PORQUE É URGENTE **MUDAR** A MOBILIDADE URBANA



***16 medidas prioritárias
para o OE 2025***

Índice

Introdução

16 medidas prioritárias para o OE 2025

1. Dotar a ENMAC 2020-2030 e a ENMAP 2030 de recursos para acelerar a sua implementação
 - 1.1 Criar um centro de competências nacional, com orçamento próprio, para a coordenação das políticas para a mobilidade activa, incluindo a gestão e organização da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030
 - 1.2 Capacitação das entidades responsáveis pela execução das medidas da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030
2. Programa de contratação e formação de técnicos das autarquias, comunidades intermunicipais e outros organismos de Estado nas áreas da mobilidade activa e sustentável
3. Programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável por parte dos municípios portugueses, com um gestor do programa a nível nacional
4. Programa de apoio para os municípios implementarem alterações do espaço público no sentido de aumentar a segurança e conforto dos modos activos
5. Alargar o ensino do uso da bicicleta a todos os alunos dos 1.º e 2.º ciclos
6. Campanhas para alteração da cultura de mobilidade
7. Campanhas de sensibilização rodoviária
8. Programa de incentivo e apoio à criação de planos e acções de gestão da mobilidade
9. Programa de incentivos às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta
10. Programa de apoio à aquisição de bicicletas mais abrangente e inclusivo
11. Programa de apoio à criação e expansão de sistemas de bicicletas partilhadas
12. Instalação de parqueamentos para bicicletas nas interfaces de transporte
13. Reactivação do programa Portugal Ciclável 2030
14. Passe Nacional Multimodal
15. Programa de apoio à micro-logística urbana em bicicleta
16. Políticas e medidas fiscais alinhadas com os objectivos de mobilidade sustentável
 - 16.1 Dedução do IVA na compra de bicicletas
 - 16.2 Taxa reduzida de IVA para componentes e acessórios de bicicleta

Introdução

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

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

Para poder alcançar estas metas, o Estado terá de **desinvestir forte e rapidamente no transporte motorizado individual, realocando os recursos públicos para os modos**

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

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

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

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

³ Comissão Europeia (2020), Semestre Europeu: Relatório relativo a Portugal de 2020.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1584543810241&uri=CELEX%3A52020SC0521>

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

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

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

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

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

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

⁷ Pordata, Passageiros transportados no metropolitano – Continente.

https://www.pordata.pt/sites/default/files/2024-06/Portugal_Passageiros_transportados_no_metropolitano_-_Continente.xlsx

activos e colectivos de transporte, de forma a levar a cabo uma profunda transformação da mobilidade urbana em Portugal.

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

Promover a mobilidade activa, especialmente quando em articulação com os transportes públicos, contribui para **reduzir desigualdades sociais**, ao contrário de políticas favoráveis ao automóvel. A indústria portuguesa da bicicleta e outras actividades associadas à utilização da bicicleta, ou de que dela beneficiam, como os serviços de reparação, entregas, turismo sustentável, entre outras, garantem já muitos empregos em Portugal. E muitos mais **empregos verdes** serão gerados se o país acompanhar o resto da Europa na aposta no uso da bicicleta e na mobilidade activa.

Com a Declaração Europeia sobre a Utilização da Bicicleta¹⁰, publicada em Abril deste ano, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão Europeia enviaram o forte e inequívoco sinal aos Estados Membros de que devem priorizar e investir na promoção da mobilidade activa e, em particular, na utilização da bicicleta. As instituições europeias reconhecem que a bicicleta é **uma das formas de transporte mais sustentáveis, acessíveis e inclusivas, de baixo custo e saudáveis, e que tem uma importância fundamental para a sociedade e a economia**.

Não obstante, a **diferença de investimentos na mobilidade activa comparativamente a outros países europeus tem sido abismal**. Por exemplo, um cidadão irlandês sabe que, *per capita*, até à hora de almoço o governo do seu país investiu tanto nos modos activos¹¹ quanto o Orçamento do Estado para 2024 em Portugal destinou às estratégias nacionais para a mobilidade activa para um ano inteiro! Já em França, o governo vai investir dois mil milhões de euros até 2027 para impulsionar a utilização da bicicleta no país, a que se somam outros quatro mil milhões das autoridades locais e regionais, totalizando mais de 22 euros *per capita* por ano.

⁸ European Cycling Declaration (2022).

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

⁹ Autocustos - Calculadora dos Custos do Automóvel.

<https://autocosts.info/pt>

¹⁰ European Declaration on Cycling (C/2024/2377), *Official Journal of the European Union*, 3 de Abril de 2024.

<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/2377>

¹¹ *Programme for Government: Our Shared Future*, p. 13.

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

Portugal continua a ser um dos países da Europa com **piores índices de sinistralidade rodoviária dentro das localidades**, nomeadamente em números de atropelamento de peões. Só com medidas consequentes que combatam o risco rodoviário na sua fonte - o uso irresponsável dos veículos de maior massa e capazes de elevada velocidade - poderemos garantir a segurança necessária para os utilizadores dos modos activos¹². Isto implica, em grande medida, a redução das velocidades motorizadas nas áreas urbanas e a adopção do **limite máximo de 30 km/h nas localidades**, como recomendam a Organização Mundial da Saúde e o Parlamento Europeu, e vigora em muitos locais da Europa¹³.

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

A utilização da bicicleta e o caminhar devem ser pilares das políticas de mobilidade e, por conseguinte, também nos instrumentos orçamentais. A MUBi defende que **pelo menos 10% do orçamento total do sector dos transportes seja destinado à mobilidade em bicicleta e outros 10% ao modo pedonal**. O Estado deverá investir pelo menos 200 milhões de euros por ano na mobilidade em bicicleta, e outro tanto na mobilidade pedonal. Note-se que a perda de receita fiscal resultante da redução ou suspensão de taxas e impostos sobre os combustíveis fósseis rodoviários ascendeu a mais de dois mil milhões de euros, só em 2023. Considere-se também que as externalidades negativas do transporte rodoviário, já em 2016, contabilizavam 16,8 mil milhões de euros por ano em Portugal, correspondendo a 7,2% do PIB nacional - o segundo valor mais alto de toda a Europa¹⁴.

Na secção seguinte apresentam-se **16 medidas prioritárias** para o Orçamento do Estado para 2025, que contribuirão para acelerar a transição para uma **mobilidade urbana mais saudável, justa, eficiente e sustentável**.

¹² MUBi (2020), Visão Zero 2030: Contributos da MUBi.

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

¹³ Carta Aberta "Cidades Seguras para todas as pessoas".

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

¹⁴ Comissão Europeia (2019), *Handbook on the external costs of transport*.

<https://op.europa.eu/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

16 medidas prioritárias para o OE 2025

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

Com escassos recursos, a implementação da ENMAC 2020-2030 tem progredido a um ritmo muito aquém do necessário e é hoje certo que falhará largamente as metas intermédias para 2025. Estão em iminente perigo o cumprimento dos objectivos e metas globais da Estratégia e a convergência, na presente década, da quota modal da bicicleta em Portugal com a média do resto da Europa. Como a MUBi tem repetidamente vindo a alertar, a ENMAC 2020-2030 e a ENMAP 2030 precisam urgentemente de liderança política e de recursos humanos e financeiros¹⁵.

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

Os quatro técnicos que a Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023 designa para o Grupo de Projecto para a Mobilidade Activa, para a coordenação das estratégias para a mobilidade em bicicleta e mobilidade pedonal, são manifestamente insuficientes. A título de exemplo, a agência governamental Active Travel England, que coordena a execução das políticas nacionais para a mobilidade activa em Inglaterra, prevê a contratação de um *staff* multidisciplinar constituído por cerca de 100 pessoas¹⁶. Tal equivaleria à contratação em Portugal de 20 pessoas para a gestão e coordenação das duas estratégias.

1.2 Capacitação das entidades responsáveis pela execução das medidas da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030

Um dos principais constrangimentos ao avanço da implementação da ENMAC 2020-2030 tem sido a dificuldade de grande parte das entidades responsáveis pelas medidas em compreenderem o desígnio e os objectivos da Estratégia e os desafios, os esforços

¹⁵ MUBi (2024), Estratégia nacional para a mobilidade em bicicleta completa 5 anos. Precisa urgentemente de liderança política e de recursos humanos e financeiros. (Carta aberta ao Governo) <https://mubi.pt/2024/08/02/enmac-completa-cinco-anos-carta-aberta-ao-governo/>

¹⁶ “Chris Boardman Appointed As England’s First Cycling And Walking Commissioner”, *Forbes*, 21 de Janeiro de 2022. <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2022/01/21/chris-boardman-appointed-as-englands-first-cycling-and-walking-commissioner/?sh=5e9ff3ed5488>

necessários e o papel que têm a desempenhar para a mudança do paradigma da mobilidade.

É necessário que haja uma participação activa e articulação regular entre todas as áreas governativas envolvidas na ENMAC e na ENMAP, bem como entre as tutelas e as entidades responsáveis pela execução das medidas, o que não tem acontecido. Mas é, também, essencial e urgente capacitar em recursos humanos, técnicos e financeiros todas as entidades responsáveis pelas medidas, assim como formar e sensibilizar as respectivas estruturas organizacionais.

2. Programa de contratação e formação de técnicos das autarquias, comunidades intermunicipais e outros organismos de Estado nas áreas da mobilidade activa e sustentável

A formação e actualização de técnicos de autarquias, institutos públicos e outros organismos do Estado nas áreas da mobilidade activa, inclusiva e sustentável e cidadania rodoviária, é fundamental para se promover a alteração dos actuais padrões de mobilidade.

A título de exemplo, a República da Irlanda irá contratar 248 técnicos para trabalhar na área da mobilidade activa nas administrações locais e regionais e ajudar na boa aplicação dos investimentos: *«As novas contratações dedicar-se-ão à activação e promoção de viagens activas na Irlanda e trabalharão em funções de concepção, comunicação / relações com a comunidade e supervisão de obras.»*¹⁷

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

Depois de já o ter anunciado em 2021, no Novo Quadro da UE para a Mobilidade Urbana¹⁸, a Comissão Europeia publicou em Março de 2023 uma recomendação sobre programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável, instando cada Estado

¹⁷ Government of Ireland (2021), Ministers to fund up to 248 new posts to expand walking and cycling facilities nationwide.

<https://www.gov.ie/en/press-release/4fc46-ministers-to-fund-up-to-248-new-posts-to-expand-walking-and-cycling-facilities-nationwide/>

¹⁸ Comissão Europeia, O novo quadro da UE para a mobilidade urbana, COM(2021) 811 final, 14-12-2021.

<https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1>

Membro a adoptar um programa nacional de apoio aos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)¹⁹.

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

Nesta recomendação, a Comissão também actualizou o conceito de PMUS, definindo os princípios orientadores para o seu desenvolvimento e implementação. Os PMUS são instrumentos estratégicos desenhados para satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e empresas nas cidades e aglomerações para uma melhor qualidade de vida. Baseiam-se nas práticas de planeamento existentes e levam em consideração os princípios de integração, participação e avaliação. Os PMUS poderão também ajudar a colmatar os muitos erros cometidos em Portugal no uso de financiamentos comunitários destinados a reduzir a utilização do automóvel em meio urbano e fomentar a transferência para os modos activos e mais sustentáveis.

A criação deste programa, alinhado com a recomendação da Comissão Europeia, está inscrita no Orçamento do Estado para 2024²⁰, e deverá ser implementada, continuada e alargada.

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

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

O investimento em infra-estruturas seguras e de qualidade para a utilização da bicicleta tem um papel preponderante para o incremento do recurso a este modo de transporte nas deslocações quotidianas, em alternativa ao automóvel individual, e apresenta razões de custo-benefício muito favoráveis.

¹⁹ Recomendação (UE) 2023/550 da Comissão de 8 de março de 2023 sobre os programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável [notificada com o número C(2023) 1524]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

²⁰ Lei n.º 82/2023 (Orçamento do Estado para 2024) - Artigo 173.º <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2023-836109751-836144317>

Em Espanha, em 2021 o governo adjudicou aos municípios mil milhões de euros, provenientes do Plano de Recuperação e Resiliência, para implementarem Zonas de Emissões Reduzidas, privilegiando a mobilidade activa e os transportes públicos nos centros urbanos²¹. Cerca de 400 milhões foram adjudicados directamente para melhorar as condições para o uso dos modos activos nas zonas urbanas: 243 milhões para aumentar o espaço para peões nas cidades; 100 milhões para construir 500 km de novas ciclovias em meio urbano e melhorar pelo menos 450 km das já existentes, e 49 milhões para financiar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas²². O Governo espanhol abriu, em 2022, concurso para mais 500 milhões, totalizando 1500 milhões nesta linha de actuação²³.

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

Em 2019, 26 pessoas morreram a andar de bicicleta em Portugal. Em média, são atropeladas diariamente 15 pessoas a pé e 5 pessoas de bicicleta. Em Lisboa (2019), 48,6% das crianças iam habitualmente para a escola de carro, 23,4% a pé, 15,5% de autocarro, 5,1% de metro, 2,5% de comboio, 1% de bicicleta e outros modos de transporte²⁴. Há fortes indicações que o uso do automóvel poderá ter aumentado depois da pandemia. Em 2019, o governo português anunciou que aprender a andar de bicicleta fará parte do currículo das crianças desde a escola primária. Esta estratégia, que até agora só incluiu poucas centenas de escolas do segundo ciclo (deixando de fora o ensino primário), está alinhada com uma ideia quase consensual: fazer das crianças uma força de mudança comportamental. A aposta nas crianças e jovens em idade escolar, segundo o governo na altura, “*cria condições para uma mudança drástica de comportamento nas novas gerações*”. No entanto, nos projectos da MUBi com a comunidade escolar, é perceptível que muitas crianças não sabem usar a bicicleta em ambiente de rua (segundo a Direcção Geral da

²¹ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021), Convocatoria de 2021 del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación sostenible del transporte.

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

²² Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2022), Mitma adjudica 1.000 millones de euros del fondo de recuperación a 170 municipios y 2 entes supramunicipales para descarbonizar y digitalizar la movilidad urbana.

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

²³ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2022), Convocatoria 2022: Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación sostenible y digital del transporte.

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

²⁴ “Carro continua a ser o meio preferido para levar os miúdos à escola em Lisboa”, *Público*, 7 de Maio de 2020.

<https://www.publico.pt/2020/05/07/local/noticia/carro-continua-meio-preferido-levar-miudos-escola-1915439>

Educação, mais de metade dos alunos rastreados não sabem pedalar, mas destes 86% gostaria de saber²⁵).

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

6. Campanhas para alteração da cultura de mobilidade

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

A MUBi propôs que a verba que o Orçamento do Estado para 2022 adjudicou à ENMAC 2020-2030 fosse utilizada na realização de campanha piloto de comunicação sobre os benefícios, individuais e colectivos, dos modos activos de deslocação e os prejuízos da utilização excessiva do automóvel particular²⁶.

7. Campanhas de sensibilização rodoviária

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

Em paralelo, as autoridades policiais deverão ser apetrechadas dos meios necessários para reforçar a fiscalização rodoviária no que diz respeito a comportamentos perigosos em relação a utilizadores vulneráveis²⁷, nomeadamente velocidades excessivas dentro das localidades, estacionamento ilegal sobre os passeios e nas e junto às passagens de atravessamento para peões e velocípedes, incumprimento da distância de segurança e regras de ultrapassagem a pessoas em bicicleta. Não há segurança sem mobilidade sustentável, nem mobilidade sustentável sem segurança!

²⁵ Direcção Geral da Educação, Projecto Desporto Escolar Sobre Rodas 2020/2030.

<https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2021/EstrategiaNacionalMobilidadeAtiva18062021/EDUCA%C3%87%C3%83O%20PARA%20A%20MOBILIDADE%20CICL%C3%81VEL%20.pdf>

²⁶ MUBi (2022), OE 2022: MUBi propõe campanha de comunicação sobre os benefícios dos modos activos.

<https://mubi.pt/2022/07/25/oe2022-mubi-propoe-campanha-de-comunicacao-sobre-beneficios-dos-modos-activos/>

²⁷ Resolução da Assembleia da República n.º 29/2019, de 19 de fevereiro.

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

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

Programa de incentivo e apoio à criação de planos e acções de gestão da mobilidade²⁸ por parte de grandes pólos atractores ou geradores de deslocações (organizações públicas e privadas, como empresas, hospitais, escolas ou atracções turísticas), que promovam meios de mobilidade sustentável, como os modos activos, os transportes públicos ou a mobilidade partilhada.

No Plano de Poupança de Energia 2022-2023, o Governo recomenda ao sector privado a «adoção de planos de mobilidade sustentável para entidades ou com mais de 100 colaboradores no mesmo local»²⁹, mas seria inaceitável que não fosse a Administração Pública, central e local, a liderar pelo exemplo este processo.

Em Itália, por exemplo, as empresas e organizações com mais de 100 trabalhadores e os municípios com mais de 50 mil habitantes estão obrigados a ter alguém dedicado com a função de gestor da mobilidade. O Governo italiano criou um fundo de 50 milhões de euros para apoiar esse trabalho³⁰.

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

Os incentivos de apoio à aquisição de bicicletas (que deverão ser continuados e ampliados) têm sido fundamentais. Agora, são também necessários programas de incentivo ao uso da bicicleta como modo de transporte. Este tipo de programas, recompensando financeiramente os quilómetros pedalados, tem um grande potencial na transferência modal efectiva do automóvel para a bicicleta nas deslocações quotidianas. Existem em vários países europeus e, comprovadamente, resultam num excelente retorno positivo para a

²⁸ «Por Gestão da Mobilidade entende-se a promoção do transporte sustentável, através da alteração das atitudes e do comportamento dos cidadãos, centrada em medidas designadas por “soft” (medidas de baixo valor, por ex. ao nível da informação e comunicação, organização de serviços ou coordenação de actividades de diferentes parceiros), por contraponto às medidas “hard” (linhas de elevado investimento e impacto, como novas linhas de eléctricos ou rede viária). Estas medidas reforçam na maior parte dos casos a eficácia de medidas “hard” no âmbito do transporte urbano não exigindo necessariamente avultados investimentos financeiros, elevado rácio custo-benefício.»

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Gestão da Mobilidade.

<https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/MobilidadeeTransportes/GestaodaMobilidade/Paginas/Oqueeagestaodamobilidade.aspx>

²⁹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2022, de 27 de setembro - Plano de Poupança de Energia.

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

³⁰ Eltis (2021), Having a mobility manager is now mandatory for companies and municipalities in Italy. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/having-mobility-manager-now-mandatory-companies-and-municipalities-italy-2021-07-12_en

sociedade, nomeadamente em termos de saúde pública e também, e por conseguinte, de redução do absentismo laboral.

O programa francês – l'Indemnité Kilométrique Vélo, iniciado em 2015, recompensa os trabalhadores em 0,25 euros por quilómetro percorrido em bicicleta, até um valor máximo anual de 200 euros³¹. Na Holanda, os trabalhadores podem agora alugar uma bicicleta por 7 euros por mês, e são recompensados em 0,17 euros por cada quilómetro pedalado³². O programa belga existe desde 1999, recompensa os trabalhadores em 0,27 euros por quilómetro³³, e participam nele mais de 500 mil pessoas³⁴, cerca de 11% da força laboral do país.

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

Comparando com os programas de outros países, a MUBi estima que seriam necessários cerca de 6 milhões de euros - o equivalente a dois dias de redução do Imposto sobre Produtos Petrolíferos (ISP) - para o primeiro ano de um programa deste tipo em Portugal.

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

No quadro da ENMAC 2020-2030, que tem quase todas as medidas por iniciar, os apoios de incentivo à aquisição de bicicletas utilitárias têm sido um sucesso. Desde a sua introdução, no Orçamento do Estado para 2019, a procura sempre excedeu largamente os apoios disponíveis. No último ano, em apenas seis meses as candidaturas na tipologia de bicicletas de carga esgotaram as unidades de incentivo atribuídas para o ano inteiro, e nas bicicletas urbanas com assistência eléctrica aconteceu o mesmo em oito meses. Apesar destas limitações, mais de 6600 pessoas (7 em cada 10 pessoas que beneficiaram dos incentivos do Fundo Ambiental para veículos de baixas emissões) usaram estes incentivos em 2023

³¹ Club des villes et territoires cyclables (2018), L'indemnité kilométrique vélo deux ans après sa mise en oeuvre.

https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/2018-enquete-ikv_juin.pdf

³² J. Sexty (2020), Netherlands expecting even greater e-bike boom as tax breaks and incentives kick in for 2020, *eBikeTips*.

<https://ebiketips.road.cc/content/news/netherlands-expecting-even-greater-e-bike-boom-as-tax-breaks-and-incentives-kick-in-for>

³³ Une indemnité vélo à 0,27 euro par kilomètre dans tous les secteurs qui en étaient exempts, *La Libre*, 27 de Abril de 2023.

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

³⁴ Belgian employees take advantage of increase in bike allowances, *The Brussels Times*, 1 de Setembro de 2019.

<https://www.brusselstimes.com/all-news/belgium-all-news/employment/66255/more-bike-allowances-a-re-given-to-belgian-employees/>

para adquirir uma bicicleta de uso utilitário, embora menos de 30% do orçamento do programa tenha sido destinado a bicicletas³⁵.

Lamentavelmente, os apoios não foram (ainda) lançados em 2024 - o que é particularmente grave tendo em conta que têm representado mais de três quartos (77% em 2022) do montante total investido nas medidas da ENMAC 2020-2030³⁶.

Consideramos que o programa deverá ser expandido e a sua execução melhorada, de modo a que as pessoas recebam o valor do incentivo no momento da compra da bicicleta, ou imediatamente a seguir. O custo de aquisição de uma bicicleta eléctrica ou bicicleta de carga tem um peso importante para quem deseje optar por estes modos, constituindo uma barreira importante, especialmente para os grupos de baixo rendimento. A situação de incerteza e de o valor do apoio só chegar, caso a candidatura seja aprovada, vários meses depois de se desembolsar o dinheiro, pode dissuadir a compra e utilização destes tipos de bicicletas³⁷.

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

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

Em França, o *Plan Velo* prevê destinar 500 milhões de euros, até 2027, para apoios de incentivo à aquisição de bicicletas. Em Portugal, equivaleria a um investimento anual de 19 milhões de euros. A medida pretende não só contribuir para a redução do uso do automóvel, como também impulsionar a indústria nacional de produção de bicicletas³⁸.

³⁵ Fundo Ambiental, Incentivo pela introdução no consumo de veículos de emissões nulas 2023.

<https://www.fundoambiental.pt/apoios-2023/mitigacao-de-alteracoes-climaticas/incentivo-pela-introducao-no-consumo-de-veiculos-de-emissoes-nulas-ven-2023.aspx>

³⁶ Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável – 3.º Relatório de Progresso (janeiro a dezembro 2022).

Não disponível publicamente.

³⁷ Rosa Félix, Gabriel Valença e Filipe Moura (2022), O impacto dos incentivos públicos à aquisição de bicicletas eléctricas na adoção do modo ciclável, 10.º Congresso Rodoferroviário Português.

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

³⁸ “Plan vélo : le gouvernement annonce un investissement de 2 milliards d’euros d’ici à 2027”, *Le Monde*, 5 de maio de 2023.

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

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

Em cidades com ainda reduzido nível de utilização da bicicleta (<10%), os sistemas de bicicletas partilhadas têm uma grande importância na normalização da imagem da bicicleta como modo de transporte e em facilitar a sua experimentação³⁹. Contudo, uma das razões porque, por vezes, alguns destes sistemas têm pouco sucesso prende-se com a sua insuficiente dimensão e por surgirem com pouco investimento.

Um relatório que analisou a dimensão socioeconómica de 13 sistemas de partilha de bicicletas em cidades europeias conclui que cada euro investido em serviços públicos de partilha de bicicletas gera um impacto económico médio que varia entre 79 cêntimos e 1,14 euros⁴⁰.

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

12. Instalação de parqueamentos para bicicletas nas interfaces de transporte

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

A França está a instalar 90 mil lugares de estacionamento para bicicletas de longa duração (vigiados ou com sistema de fechadura, em local coberto) em 1133 estações de comboio - aquelas com mais de 100 mil passageiros por ano (ou, 275 por dia)⁴¹.

³⁹ Institute for Transportation & Development Policy (2018), *The Bikeshare Planning Guide*.
<https://bikeshare.itdp.org/>

⁴⁰ Sergi Martínez, Albert Tapia, Valeria Bernardo, Joan Enric Ricart e Miquel Rodríguez Planas. "The Economic impact of bike sharing in European cities." *SSRN Electronic Journal*, Maio 2019.
<https://media.iese.edu/research/pdfs/ST-0505-E.pdf>

⁴¹ LOM : 90 000 places de stationnements vélo sécurisés seront déployées aux abords des gares d'ici janvier 2024, Vélo & Territoires, 10 de Junho de 2021.
<https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/06/10/lom-90-000-places-de-stationnements-velo-securises-gares/#>

13. Reactivação do programa Portugal Ciclável 2030

O programa Portugal Ciclável 2030⁴² prevê um investimento de 300 milhões de euros para a construção de mil quilómetros de ciclovias de ligação interurbana até 2030, tal como também inscrito no Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030)⁴³.

Contudo, desde a criação do programa em 2018, foram apenas lançados Avisos em 2019 e 2020, em ambos os casos com uma comparticipação máxima por quilómetro significativamente inferior à prevista. Em seis anos, foram atribuídos financiamentos no valor de 7,3 milhões de euros - correspondendo apenas a 2,4% dos 300 milhões previstos até 2030. No 2.º Aviso (2020), 10 das 17 candidaturas elegíveis não foram financiadas por a dotação financeira do Aviso ter sido insuficiente.

Portugal é um dos países da Europa com menor percentagem de extensão de infra-estruturas para bicicleta em relação à extensão da rede rodoviária⁴⁴. O Orçamento do Estado para 2024 determina que o Governo adopte as diligências necessárias para assegurar maior visibilidade das ações do Programa Portugal Ciclável 2030⁴⁵. O programa deverá ser reactivado, enquadrado na ENMAC 2020-2030 e contribuindo para as suas metas, completando o investimento previsto até 2030.

14. Passe Nacional Multimodal

A MUBi e várias outras organizações defendem a criação de um Passe Nacional Multimodal que inclua o transporte ferroviário em articulação com as redes regionais e locais de transporte público (ferrovia, metropolitanos, rodoviários, sistemas públicos de bicicletas partilhadas e afins). Este deverá ser acompanhado do investimento em infra-estruturas, material circulante e contratação e formação de trabalhadores. Deverá, simultaneamente, priorizar as condições de conforto e segurança nos trajectos a pé e em bicicleta às interfaces de transporte e disponibilizar estacionamento para bicicletas e pontos de bicicletas partilhadas nestas interfaces⁴⁶.

⁴² Ministério do Ambiente (2018), Portugal Ciclável 2030: Programa nacional para a interconexão das redes cicláveis municipais, para a estruturação entre redes contíguas e para a promoção de redes isoladas.

<https://www.fundoambiental.pt/ficheiros/pc2030-pdf.aspx>

⁴³ XXII Governo (2020), Programa Nacional de Investimentos 2030.

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

⁴⁴ European Cyclists' Federation (2023), QECIO 2.0: Quantifying Europe's Cycling Infrastructure using OpenStreetMap.

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

⁴⁵ Lei n.º 82/2023 (Orçamento do Estado para 2024) - artigo 172.º, n.º 1.

<https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2023-836109751-836144316>

⁴⁶ MUBi (2024), Campanha “Todos a Bordo!” lança petição pelo direito à mobilidade, pelo planeta e pelo emprego.

<https://mubi.pt/2024/09/17/campanha-todos-a-bordo-lanca-peticao-pelo-direito-a-mobilidade-pelo-planeta-e-pelo-emprego/>

Os sistemas públicos de bicicletas partilhadas deverão, também, ser incluídos no âmbito dos passes intermodais gratuitos existentes, como os passes Sub23 e 4_18, e dos direitos à utilização gratuita de transportes públicos, conforme determina o Orçamento do Estado para 2024⁴⁷.

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

Nas áreas urbanas, os veículos de mercadorias contribuem para a deterioração da qualidade do espaço público, da qualidade do ar e da segurança de outros utilizadores do espaço urbano. A logística urbana é responsável por 15% do total das viagens nas cidades, 30% de toda a energia consumida pelos transportes urbanos e cerca de 50% da produção de material particulado e de NOx. A bicicleta poderia substituir mais de metade das viagens para transporte de bens nas cidades europeias feitas com recurso a veículos motorizados⁴⁸, e uma única bicicleta de carga pode reduzir até 5 toneladas de emissões de CO2 por ano⁴⁹.

França lançou um programa nacional para desenvolvimento da logística em bicicleta, suportado por 12 milhões de euros em certificados de economia de energia⁵⁰. O governo de Espanha anunciou recentemente que, num pacote de 40 milhões de euros para ajudar a impulsionar o uso quotidiano da bicicleta nas cidades, 5 milhões serão destinados a apoiar a compra de bicicletas de carga por parte das empresas de distribuição de mercadorias em âmbito urbano⁵¹.

O programa deverá financiar a implementação de projectos piloto de Interpostos Urbanos de Micro-Logística (IUML) localizados em áreas urbanas (especialmente junto a zonas históricas), onde as mercadorias podem ser transferidas de veículos maiores para bicicletas de carga para a etapa final da entrega. Esses interpostos deverão funcionar como *hubs* logísticos compartilhados, onde várias empresas podem consolidar as suas entregas para distribuição por bicicletas de carga, otimizando as rotas e reduzindo o número de veículos motorizados necessários. O programa deverá, também, incluir apoios dirigidos às empresas

⁴⁷ Lei n.º 82/2023 (Orçamento do Estado para 2024) - Artigo 172.º, n.º 2.

<https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2023-836109751-836144316>

⁴⁸ CycleLogistics – Moving Europe Forward! (2014), Potential to shift goods transport from cars to bicycles in European cities.

https://www.cargobike.jetzt/wp-content/uploads/2021/03/2013_cyclelogistics_baseline_study.pdf

⁴⁹ European Commission (2020), Sustainable and Smart Mobility Strategy, Feedback from: European Cyclists' Federation .

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy/F538949>

⁵⁰ Ministère de la Transition Écologique (2021), Plan national pour le développement de la cyclologie.

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/210503_dp-Plan-developpement-cyclo-logistique.pdf

⁵¹ Governo de Espanha, Pedro Sánchez anuncia la incorporación de la bicicleta a las ayudas al transporte público con una partida de 40 millones de euros, 12 de Setembro de 2024.

<https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/paginas/2024/120924-sanchez-fomento-transporte-publico.aspx>

de micrologística para a aquisição de bicicletas de carga, ou, em alternativa, ser considerada uma tipologia adicional própria nos apoios do Fundo Ambiental.

16. Políticas e medidas fiscais alinhadas com os objectivos de mobilidade sustentável

É extremamente importante as políticas fiscais e a execução de medidas fiscais estarem alinhadas e articuladas com as resoluções e objectivos nacionais em matéria de mobilidade sustentável e acção climática. Estas devem beneficiar, efectivamente, quem opta por soluções de mobilidade social e ambientalmente mais sustentáveis, por forma a sinalizar junto dos cidadãos a desejada mudança de comportamentos de mobilidade.

16.1 Dedução do IVA na compra de bicicletas

A MUBi tem tido conhecimento de informações vinculativas da Autoridade Tributária, na forma de notas doutrinárias, em que esta entidade recusa o direito à dedução do IVA suportado na compra de bicicletas por parte de empresas⁵², quando, em situações semelhantes, a mesma dedução é concedida no caso de tratar-se da compra de automóveis eléctricos⁵³.

Esta discriminação negativa da bicicleta não faz qualquer sentido, para além de ser contrária aos objectivos nacionais de promoção e disseminação deste modo de transporte e, em particular, à medida “7.5.2. - Incrementar os benefícios para entidades públicas e privadas”⁵⁴ da ENMAC 2020-2030.

No nosso entender, não existem motivos na Lei para a referida recusa da dedução do IVA na compra de bicicletas, tratando-se de uma interpretação desajustada e contrária aos princípios da reforma da fiscalidade verde (Lei n.º 82-D/2014) por parte da Autoridade Tributária. Não obstante, consideramos que o Código do IVA (artigo 21.º, n.º 2) poderá ser melhorado, deixando claro que a bicicleta é um modo de transporte de pleno direito, que deve ser privilegiado, e para o qual não se verifica a exclusão do direito à dedução do IVA.

⁵² Autoridade Tributária e Aduaneira, Informação vinculativa n.º 25313, 10 de Maio de 2024.

https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/informacoes_vinculativas/despesa/civa/Documents/PIV_25313.pdf

⁵³ Autoridade Tributária e Aduaneira, Informação vinculativa n.º 18148, 4 de Setembro de 2020.

https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/informacoes_vinculativas/despesa/civa/Documents/INFORMACAO_18148.pdf

⁵⁴ «7.5.2. Incrementar os benefícios para entidades públicas e privadas

Serão apoiadas as adaptações necessárias para tornar os locais de trabalho confortáveis para quem prefere usar a bicicleta. O investimento em frotas de bicicletas para fins profissionais será incentivado e apoiado, bem como a equiparação da bicicleta ao automóvel como veículo de serviço.»

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

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

16.2 Taxa reduzida de IVA para componentes e acessórios de bicicleta

Após a entrada em vigor da taxa reduzida de IVA na aquisição de bicicletas, um conjunto de especialistas em fiscalidade defendeu que a mesma taxa é extensível aos componentes e acessórios de bicicleta⁵⁵, contradizendo a interpretação publicada pela Autoridade Tributária e Aduaneira através do Ofício Circulado 30254/2023⁵⁶.

Na lista de bens e serviços sujeitos à taxa reduzida de IVA deverá ficar claro que constam os componentes e acessórios de bicicleta, assim como também os serviços de aluguer de bicicletas, tal como permite a directiva europeia sobre o IVA⁵⁷.

⁵⁵ “IVA das bicicletas baixou, mas Fisco diz que as peças não são abrangidas”, *Negócios*, 16 de janeiro de 2023.

<https://www.jornaldenegocios.pt/economia/impostos/detalhe/iva-das-bicicletas-baixou-mas-fisco-diz-q-ue-as-pecas-nao-sao-abrangidas>
<https://forum.mubi.pt/uploads/default/original/2X/7/76484dab4ff6a6daa8fb41957b525e886d0388b8.jpeg>

⁵⁶ Autoridade Tributária e Aduaneira, Ofício Circulado 30254, de 2023-01-05, pag. 5.

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

⁵⁷ Diretiva (UE) 2022/542 do Conselho de 5 de abril de 2022 que altera as Diretivas 2006/112/CE e (UE) 2020/285 no que diz respeito às taxas do imposto sobre o valor acrescentado.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32022L0542>



Associação pela Mobilidade
Urbana em Bicicleta

MUBi

**Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta**

mubi.pt | geral@mubi.pt

19 de Setembro de 2024