

Local Governo deve reforçar, em Junho, apoio à compra de bicicletas

Programas regionais vão financiar os 300 milhões previstos para ciclovias

Eduardo Pinheiro Secretário de Estado da Mobilidade espera que, em dois anos, Portugal tenha incentivos fiscais ao uso da bicicleta, como prevê a estratégia nacional

Entrevista

Abel Coentrão

O secretário de Estado da Mobilidade, Eduardo Pinheiro, garante que o Governo vai, nos próximos três anos, tentar pôr em prática a maioria das 51 medidas previstas na Estratégia para a Mobilidade Activa Ciclável, incluindo a aprovação de incentivos fiscais ao uso quotidiano deste veículo e um manual para projectar ciclovias que está em elaboração. Com um atraso de um ano, Portugal deve ter uma estratégia complementar, para a mobilidade pedonal, até ao final de 2021. O Governo termina hoje, no Norte, uma ronda com as comissões de Coordenação Regional, que vão gerir os 300 milhões previstos para a construção de infra-estruturas. **A pandemia teve impactos na mobilidade urbana. Com as restrições ao transporte público vimos pessoas a procurarem alternativas. Mas em Portugal o Governo tem sido acusado de ter perdido uma oportunidade de acelerar a criação de condições para a mobilidade em bicicleta e a pé. Admite isso?**

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2030 (ENMAC) não esteve parada. Foi importante, em 2019, aprová-la, enquanto suporte nacional para uma temática que é muito de actuação local, mas que é também uma prioridade europeia. Ela tem 51 medidas e o meu grande

objectivo é que elas sejam concretizadas, a passo acelerado. A maioria delas tem um horizonte até 2025 e queremos, até lá, pôr grande parte delas em andamento, para garantir que as metas de transferência modal sejam alcançadas em 2030. Há medidas muito diversificadas, cobrindo áreas como as infra-estruturas ou a legislação. Foi muito importante, desde logo, o alargamento do seguro escolar aos percursos casa-escola. Neste aspecto há uma área em que a ENMAC ficou muito atrasada, por causa da pandemia, que foi nos projectos de educação para o uso da bicicleta. A Direcção-Geral de Educação está a fazer um projecto muito importante, o Sobre Rodas, em pouco mais de duas dezenas de agrupamentos, e queremos alargar isto ao resto do país, mal haja condições.

Esses trajectos, na maioria dos casos, são muito inseguros, pela inadequação da infra-estrutura, precisamente.

Estamos a preparar o suporte financeiro, e é por isso que estamos a realizar sessões com as cinco comissões de Coordenação Regional [a última decorre hoje, no Norte], num momento de discussão do quadro de financiamento plurianual. O Plano Nacional de Investimentos prevê 300 milhões para a mobilidade sustentável, em particular as ciclovias. Estas verbas estarão no próximo orçamento plurianual e nos programas operacionais regionais. Por outro lado, estas matérias devem estar integradas



Só seremos bem sucedidos na estratégia se a nossa ambição for ultrapassada pela dos municípios

Os incentivos fiscais podem ajudar a valorizar socialmente a mobilidade em bicicleta, que é vista como algo menor

nos instrumentos de gestão territorial e têm de ter maturidade para que, quando as verbas estiverem disponíveis, as autarquias tenham condições para avançar com os projectos. Tenho dito uma coisa nestas sessões: o Governo pode ter todo o empenho nos modos activos, mas só seremos bem sucedidos se esse empenho e essa ambição forem acompanhados, ou até ultrapassados, pelos municípios. **Fala de um suporte político e financeiro. Mas falta também algum suporte técnico para que as obras sejam bem feitas...**

Sim. É preciso capacitar todas estas entidades. Temos felizmente bons exemplos em Portugal, mas também temos obras inadequadas às necessidades. A nossa quota de utilização de bicicleta é muito inferior à de países do Norte da Europa, que têm condições muito piores, do ponto de vista do clima. Mas temos de estar optimistas, porque temos boas condições para

mudar. Não estamos a dizer que todos os portugueses tenham de andar de bicicleta – nem na Holanda isso acontece. Mas isso não significa que quem não ande não apoie a política, porque ela tem benefícios para todos. Directos e imediatos para quem opta pela bicicleta, e logo depois para os outros, ao retirar tráfego e aliviar a ocupação de espaço público. Já para não falar das motivações ambientais.

A sinistralidade rodoviária custou-nos algo como 3714 milhões de euros em 2019, segundo a ANSR. E os custos em saúde associados ao uso do automóvel e ao sedentarismo custam, segundo o Ministério da Saúde, 900 milhões. Para já, teremos 300 milhões no outro prato da balança. Não é pouco? Sim, mas a nossa política não se limita aos 300 milhões. A questão da mobilidade ciclável, em particular, não é só uma questão financeira. As nossas cidades não



RUI GAUDÊNCIO

são uma folha em branco, e estão, por norma, desenhadas para o automóvel. Ostracizar o automóvel seria hipocrisia, mas temos de olhar para todos os modos existentes e favorecer os mais sustentáveis. A nossa prioridade é melhorar e aumentar a oferta de transporte público, torná-lo acessível do ponto de vista do custo e mais sustentável do ponto de vista ambiental, renovando as frotas. Agora, é preciso que as nossas cidades estejam cada vez mais preparadas para os modos activos, e desde logo para a mobilidade pedonal, para além da bicicleta. Há uma competição pelo espaço público, que cria sempre polémica. Felizmente temos tido presidentes de câmara com coragem para avançar e que estão a fazer caminho. E reconheço também que a população é cada vez mais exigente com a qualidade do espaço público. Agora, precisamos, no caso da

mobilidade em bicicleta, de bons referenciais técnicos, uma questão que o Instituto da Mobilidade e Transportes está a resolver, criando um manual.
Como está esse trabalho?
O manual está numa fase adiantada e será depois amplamente discutido.
A ENMAC previa a elaboração de uma estratégia complementar, para a mobilidade pedonal, que deveria ter sido concluída no final de 2020. Como está esse trabalho?
O grupo de trabalho foi criado e já se reuniu, mas foi de todo impossível fazer o trabalho no ano passado. O IMT teve de contratar técnicos especialistas para o apoiar neste processo. Até ao final deste ano teremos um documento.
Enquanto isso, neste momento vemos autarquias a pintar ciclovias em passeios, ou a criar vias partilhadas entre bicicletas e peões, potenciando conflitos.

Isso não faz sentido. Esse referencial técnico para as ciclovias tem de ser aprovado para capacitar os técnicos envolvidos nesses projectos. Independentemente da vontade que possa existir, há, de facto, o problema de às vezes não se saber como se faz, que pode gerar más decisões, para evitar polémicas. A Estratégia para a Mobilidade Activa Pedonal e a ENMAC vão ter muitos pontos em comum. O grande objectivo é ter uma perspectiva coerente em relação a estas duas formas de mobilidade. Andar mais a pé tem de ser uma aposta. Peões somos sempre.

Vimos os países a aproveitarem de forma diferente os planos de Recuperação e Resiliência. Portugal foi um dos que não prevêem investimentos na mobilidade activa.

Nós temos de ver os investimentos no conjunto das verbas e das fontes de financiamento disponíveis. Tem havido utilização do Fundo Ambiental e do Fundo de Transportes. E para além do PRR vamos ter o quadro financeiro plurianual, com os PO regionais, que são muito mais vocacionados para estas temáticas. O PRR não poderia chegar a todas as áreas. E o transporte público, que ele vai apoiar, continua a ser a base de todo o sistema.

Sendo a estratégia uma questão transversal a vários ministérios, porque conseguimos deduzir IVA no IRS nas reparações de um automóvel e tal não acontece com as bicicletas?

Nós temos várias áreas de actuação, mas só um governo. A partir do momento em que a estratégia está aprovada, há claramente um compromisso para o alcançar. Evidentemente que cada uma das áreas de governação tem as suas preocupações e, por isso, cabe-nos a nós, que temos a tutela da mobilidade, fazer esse trabalho.

Porque é que não é fácil eliminar pelo menos as desigualdades de tratamento e oferecer vantagens a empresas que comprem bicicletas ou que ofereçam bicicletas a trabalhadores (têm vantagens, se comprarem automóveis). E porque é que ainda não temos um programa de incentivo fiscal à mobilidade casa-trabalho em bicicleta, como noutros países?

É isso que estamos a fazer... Até 2025 temos de ter a maioria das medidas no terreno. Nos próximos dois exercícios orçamentais temos de garantir isso. Em dois anos. É determinante. É uma questão de equivalência. E até pode ajudar a uma valorização social de uma forma de transporte que ainda é vista como sendo menor. A questão orçamental e fiscal tem

sempre de ser ponderada, mas, mais do que isso, há um conjunto de compromissos internacionais, nos quais o Estado português foi pioneiro, e nós sabemos também que os transportes contribuem para cerca de um quarto das emissões de gases com efeito de estufa. E, contrariamente a outros sectores que até reduziram o seu nível de emissões, o sector dos transportes tem aumentado a sua contribuição para o problema. Nós temos de tomar decisões. A componente financeira nunca pode ser ignorada, mas os tais custos associados à saúde e ao ambiente têm de ser ponderados, pelos impactos individuais e sociais. A pandemia não suspendeu a crise climática, **A ambição colocada na ENMAC não é grande, para o ponto de partida?**

A ambição é grande. Estamos a falar de aumentar a quota das viagens em bicicleta para 7,5% do total, e, nas cidades, de chegar aos 10% até. É muito alta a ambição, mas, independentemente disso, o que me parece é que isto à medida que formos concretizando medidas vai ser como uma bola de neve e vai atraindo mais gente.

Há dias soube-se que se esgotaram as verbas do Fundo Ambiental para compra de bicicletas eléctricas e convencionais. Vão reforçar as verbas ainda para este ano?

Em três anos nós reforçámos consideravelmente as verbas, e só posso estar feliz pelo interesse que a medida suscita. O valor mais do que duplicou, para um milhão de euros, este ano. Uma componente que quisemos introduzir, como aposta, foi a das bicicletas de carga, porque percebemos que já havia uma tendência, anterior à pandemia, de recurso a este tipo de veículo na micrologística urbana. Esse é o valor que ainda não se esgotou. Quanto às restantes, o Fundo Ambiental tem um conjunto de receitas, entre elas as licenças de emissões de carbono, que à data de hoje têm aumentado. No final de Junho estaremos em condições de avaliar as receitas do fundo, e posso garantir que, havendo folga, esta é, no âmbito da mobilidade, a área prioritária. As pessoas devem continuar a entregar candidaturas, porque a nossa intenção é aumentar consideravelmente a verba alocada.