

**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 anda 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.