

A ENMAC NO QUADRO DA PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

SOFIA PIRES BENTO

ESTRATÉGIA NACIONAL PARA A MOBILIDADE ATIVA CICLÁVEL



ENCONTROS REGIONAIS

AGENDA

1. Mobilidade Ciclável
2. Mobilidade Sustentável | Visão do IMT
3. A ENMAC





MOBILIDADE CICLÁVEL

TENDÊNCIAS

O que a pandemia transformou



2020 trouxe mais **teletrabalho, compras online, entregas à porta**, plantas, sofás, pijamas e bicicletas

TEXTOS **RAQUEL ALBUQUERQUE** ILUSTRAÇÃO **HELDER OLIVEIRA**

Mais passeios de bicicleta

A bicicleta ganhou muitos adeptos nos últimos meses. Sinal disso é o facto de continuar a estar no topo das pesquisas no OLX, onde a procura por bicicletas em outubro foi mais do triplo (243%) do mesmo mês em 2019 e em novembro era o dobro. As bicicletas normais, as elétricas e as trotinetas continuam a esgotar nas lojas e o número de ciclistas a circular em Lisboa bateu recordes em outubro. As ciclofincinas continuam sem mãos a medir, até com pedidos de reparações de bicicletas de estafetas de entrega de comida, e há já novos espaços para abrir.



SOCIEDADE TRANSPORTES

Transição Procura por bicicletas disparou de forma inédita. Mais teletrabalho e novas rotinas vão transformar as deslocações diárias

A ‘febre’ das bicicletas em Portugal



UM NOVO MODO DE VIDA

Os especialistas não têm dúvidas de que, por pouco que seja, os padrões de mobilidade vão mudar daqui para a frente. Não só porque o confinamento e o receio dos transportes públicos devido à pandemia gerou uma procura inédita pela bicicleta — que deverá refletir-se na taxa de utilização deste modo de transporte —, mas também porque o teletrabalho irá transformar a frequência e distância das deslocações diárias de casa para o emprego.

“As empresas não vão querer perder a possibilidade do teletrabalho, porque representa uma redução de custos e uma parte dos trabalhadores vai querer adotar essa hipótese”, defende Jorge Malheiros, geógrafo e professor do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território (ver entrevista). Já Filipe Moura, especialista em mobilidade e professor no IST, considera que “as organizações estão a voltar atrás e a ter uma grande parte dos trabalhadores em modo presencial”. Mas os dois investigadores admitem que a mobilidade irá mudar e que os efeitos da pandemia podem ser usados para alavancar a transição para uma mobilidade mais sustentável, reforçando o caminho que estava a ser feito desde a redução do preço dos passes em 2019.

NÚMEROS

100

mil bicicletas são produzidas por mês na fábrica RTE, em Vila Nova de Gaia. Só 5% ficam em Portugal. França e Alemanha são os grandes mercados

32%

das deslocações em Lisboa de menos de 5 quilómetros são feitas de carro

100

novos pedidos de lugares para bicicletas foram recebidos por um banco em Lisboa dos funcionários desde maio. Antes eram apenas 10

14%

foi o aumento de acidentes com bicicletas em 2019, comparando com o ano anterior, segundo a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões (2021)



<https://eco.sapo.pt/2021/05/07/corrida-as-bicicletas-eletricas-esgota-cheques-do-estado/>

Corrida às bicicletas elétricas esgota “cheques” do Estado

Paulo Moutinho
7 Maio 2021



Registam-se 1.898 pedidos de apoios que correspondem a 50% do valor de compra, com um máximo de 350 euros. É um número superior ao dos “cheques” disponíveis.



Depois das bicicletas convencionais, esgotaram também os “cheques” do Fundo Ambiental para apoiar a compra de bicicletas elétricas. Portugueses já pediram mais do que os 1.857 apoios que foram disponibilizados este ano.

Tipologia de Veículo	Limite de Incentivos a Atribuir	Total de candidaturas recebidas	Candidaturas Já Avaliadas - Aceites	Candidaturas Já Avaliadas - Excluídas	Candidaturas Por Validar	Aguarda Elementos Adicionais	Proposta de Exclusão	Análise de Pronúncia	Candidaturas em Lista de Espera	Sem Verba	Disponibilidade Quantidade	Disponibilidade Valor (€)
T3 - Bicicletas de carga	300 / 300.000,00€	99	14	20	63	1	1	0	0	0	221	239368.31
T4 - Bicicleta, Motociclos e ciclomotores 100% elétricos	1857 / 650.000,00€	1966	300	32	1584	28	17	5	0	0	-77	-6019.55
T5 - Bicicletas Convencionais	500 / 50.000,00€	969	185	12	683	66	20	3	0	0	-457	-19995.38

<https://www.fundoambiental.pt/avisos-2021/mitigacao-das-alteracoes-climaticas/incentivo-pela-introducao-no-consumo-de-veiculos-de-baixas-emissoes-2021.aspx>

- Durante a pandemia verificou-se uma redução significativa do número de viagens
- Começou um movimento de re-desenho da cidade e dos espaços urbanos
- Por todo o mundo, as autoridades locais anunciaram **medidas para uma mobilidade menos motorizada, mais segura e menos poluente**



Um novo modelo de cidade

EXCLUSIVO SOCIEDADE

Cidades de 15 minutos: o novo modelo de urbanismo que várias metrópoles já estão a aplicar

15.11.2020 às 8h19



O teletrabalho encurtou as distâncias percorridas e ‘fixou’ as pessoas nos seus bairros. Ter tudo num raio de 15 minutos a pé ou de bicicleta é o novo objetivo de várias cidades



A distância que vai de casa até ao trabalho, à escola, ao supermercado ou ao ginásio explica o tempo passado todos os dias dentro dos transportes. Essa mobilidade, feita de automóvel na maioria das vezes, é um dos grandes problemas das cidades. À procura de uma solução, Carlos Moreno, urbanista e professor na Universidade Sorbonne, quis saber por que razão as pessoas passam o equivalente a um dia de trabalho por semana em deslocações e percebeu que as cidades estão totalmente segmentadas: vive-se numa zona, trabalha-se noutra e fazem-se as compras algures entre as duas. Se tivéssemos tudo o que é essencial a uma distância de um quarto de hora a pé ou de bicicleta, ganhava-se tempo e sustentabilidade, concluiu o investigador. E assim nasceram as ‘cidades de 15 minutos’, um novo conceito urbano que está a ser implementado em Paris e ao qual a experiência de confinamento veio dar ainda mais sentido nos últimos meses.

“A melhor mobilidade é mais reduzida, opcional, descarbonizada, feita a pé ou de bicicleta. Para isso é preciso que as pessoas tenham ao seu alcance as funções essenciais: habitação, trabalho, aquisição de bens, saúde, educação e distração. Mas nas cidades modernas há uma separação espacial dessas funções”, explica ao Expresso Carlos Moreno, investigador franco-colombiano e autor do conceito das ‘cidades de um quarto de hora’.

Principais Benefícios da Mobilidade Ciclável

- A bicicleta é uma componente importante da mobilidade sustentável
- Deve integrar-se coerentemente com as políticas de ordenamento do território, de ambiente, de saúde e finanças



**MAIOR EFICIÊNCIA DO SISTEMA
DE TRANSPORTES**



**GANHOS AMBIENTAIS
ASSOCIADOS**



**MELHORIA DA SAÚDE
PÚBLICA**



**VANTAGENS ECONÓMICAS
E SOCIAIS**

Cycling improves the local air quality



Local air quality improves drastically when switching from cars to bicycles. Switching from car to bicycle reduces 65% NOx pollution per km travelled.

Cycling helps to improve the quality of our public space



Public space will be improved by turning car parks into bike lanes and playgrounds with green areas to improve the local environment. Cycling is silent and helps to reduce traffic noise.

Riding a bicycle costs less!



The annual cost of riding a bike is approx. 300 euros whereas the annual cost of driving a car is approx. 8500 euros.

Society benefits from an urban km travelled by bicycle.



A kilometer covered by bike yields a social benefit of 0.68 euros, whereas cars and buses cost society 0.37 and 0.29 euros per km travelled respectively.

Cycling helps to improve the quality of our public space .



Public space will be improved by turning car parks into bike lanes and playgrounds with green areas to improve the local environment.

Cycling is silent and helps to reduce traffic noise.

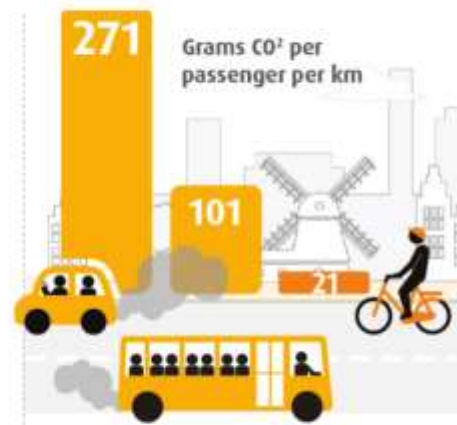
<https://www.dutchcycling.nl/en/>

Cyclists spend more!



Cyclists shop more locally, more often and are more loyal compared to car drivers. Although cyclists spend less per visit, they spend more overall because they shop more often than people driving.

Bicycle use reduces CO2 footprint



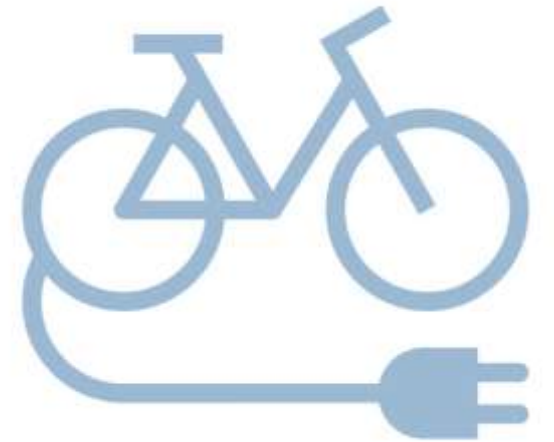
Compared to cars and buses, the product life cycle of a bicycle generates minimal carbon emissions.

MAIOR
QUALIDADE
DE VIDA

Mobilidade Ciclável

A bicicleta elétrica é cada vez mais uma solução de mobilidade

- É uma forma divertida de transporte que torna as cidades mais humanas
- Permite a prática diária de exercício físico acessível a todos, não obrigando a esforços físicos muito intensos
- A existência de motor auxiliar alarga a “área de influência”
- Permitir novas soluções e serviços (*cargo bikes*)
- Os custos associados à sua utilização são reduzidos
- Os motores são eficientes, de manutenção simples e económica





MOBILIDADE SUSTENTÁVEL | VISÃO DO IMT

Visão do IMT



Racionalizar a utilização quotidiana do transporte individual

Valorizar o **cidadão multimodal**
Incentivar as **deslocações em modos ativos**
Tornar o **transporte público atrativo**
Incentivar **modelos de utilização partilhada**

Qualificar o espaço público
Promover a coexistência de todos os modos de transporte
Garantir o acesso e a utilização segura dos transportes a tod@s



Gonçalo Homem de Almeida Correia Seguir

Doutorado em transportes pela Universidade Técnica de Lisboa (IST).
Professor na Universidade Técnica de Delft, Holanda

Bicicletas e automóveis: guerra ou convívio pacífico?

Os padrões de mobilidade não mudam de um dia para o outro, exigem adaptação, habituação, experiência e alternativas. Estamos a entrar numa fase bastante crítica pós-confinamento, com conflitos à vista

11 abr 2021, 00:00 20 ||



<https://observador.pt/opiniaao/bicicletas-e-automoveis-guerra-ou-convivio-pacifico/>

Expresso

SEMÁNARIO#2532 - 7/5/21

ADEPTOS DO CARRO NÃO ACEITAM MUDANÇAS NA MOBILIDADE URBANA

Depois vem a mobilidade suave: andar a pé e de bicicleta, sempre com mais ciclovias. “Ganhou-se aqui uma nova dinâmica e mais aceitação. Claramente que as ciclovias se expandiram significativamente. Mas isto não está a ser bem comunicado. Os adeptos do carro não aceitam muito bem a introdução destas mudanças na mobilidade urbana”, explica Jorge Gonçalves, sublinhando ainda que, historicamente, a cidade mudou sempre muito em contextos de crises de saúde pública.

<https://leitor.expresso.pt/semanario/semanario2532/html/economia/imobiliario/a-pandemia-nao-nos-vai-entregar-cidades-piores>

RUMO A UMA **NOVA CULTURA DE MOBILIDADE** ASSENTE NA

- racionalização do uso do transporte individual
- no reforço do transporte público
- na promoção da mobilidade ativa



**Pacote da Mobilidade
2011**



2012



2016



A ENMAC

ENMAC 2020-2030

Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019 de 2 de agosto de 2019



Visão

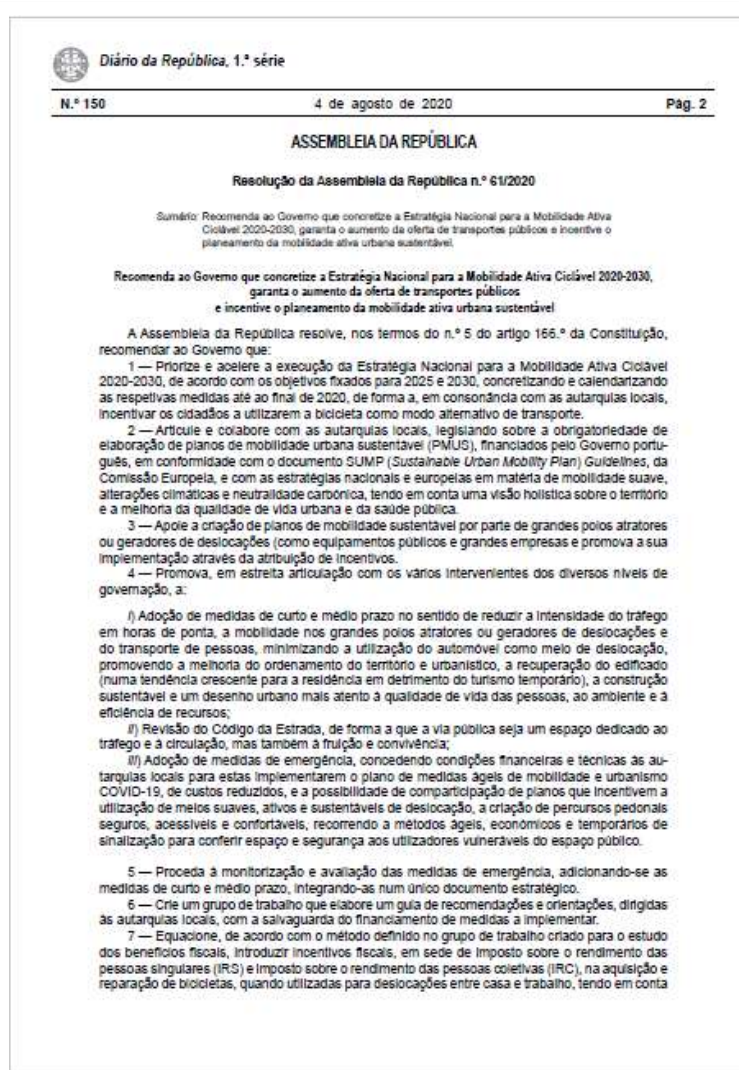
Um país “orgulhosamente ativo”, onde pedalar é uma atividade segura e amplamente praticada, constituindo opção de mobilidade acessível e atrativa, maximizando benefícios para a saúde, economia e emprego, ambiente e cidadania.

Missão

Incentivar e generalizar o “andar de bicicleta” nas deslocações quotidianas e de lazer, tornando a mobilidade ativa a forma mais popular para percorrer curtas distâncias, potenciando sinergias com o transporte público em todo o território nacional e melhorando significativamente a qualidade de vida dos portugueses.

RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA N.º 61/2020

Recomenda ao Governo que concretize a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020 -2030, garanta o aumento da oferta de transportes públicos e incentive o planeamento da mobilidade ativa urbana sustentável



RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA N.º 109/2021

Recomenda ao Governo que estabeleça o programa nacional de apoio ao uso da bicicleta no ensino pré-escolar e que calendarize, organize e execute outras medidas que promovam a mobilidade ativa pedonal e ciclável

ENMAC | Medidas e Dimensões Estratégicas

51 MEDIDAS

A IMPLEMENTAR ATÉ 2030

ORGANIZADAS EM 6 DIMENSÕES ESTRATÉGICAS

Dimensões Estratégicas	Nº de Medidas
Enquadramento e Legislação (EL)	11
Investigação e Desenvolvimento (EI)	2
Eixo de Intervenção 1. Infraestruturas e Intermodalidade (E1)	11
Eixo de Intervenção 2. Capacitação e Apoio (E2)	15
Eixo de Intervenção 3. Cultura e Comportamentos (E3)	7
Monitorização e Avaliação (MA)	5

ENMAC | Metas

METAS	2025	2030
Quota modal de viagens em bicicleta no território nacional	3%	7,5%
Quota modal de viagens em bicicleta nas cidades	4%	10%
Extensão total de ciclovias	5 000 km	10 000 km
Redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas	25%	50%

Rede de Pontos Focais

Conselho Consultivo

**Comissão Interministerial
para a Mobilidade Ativa Ciclável**

ENMAC | Rede de Pontos Focais

A coordenação da ENMAC será assegurada por uma Rede de Pontos Focais, a quem compete dinamizar e acompanhar a execução das medidas, atuando junto das entidades responsáveis e reportando à Comissão Interministerial.



ENMAC | Conselho Consultivo

Pronunciar-se sobre os assuntos que lhe sejam submetidos pela Rede de Pontos Focais ou apresentar a esta, por sua iniciativa, recomendações e sugestões no âmbito dos trabalhos desenvolvidos na ENMAC 2020-2030



Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta



FEDERAÇÃO
PORTUGUESA
DE CICLISMO



apa
agência portuguesa
do ambiente

TURISMO DE
PORTUGAL



LABORATÓRIO NACIONAL
DE ENGENHARIA CIVIL

ENMAC | COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA A MOBILIDADE ATIVA CICLÁVEL

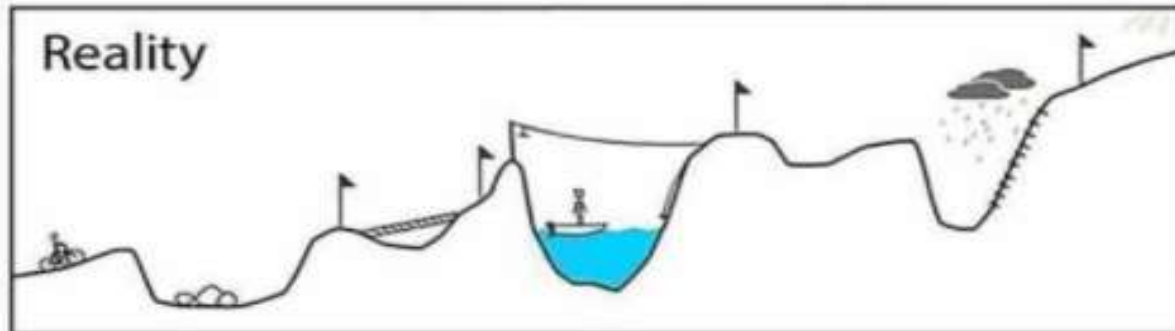
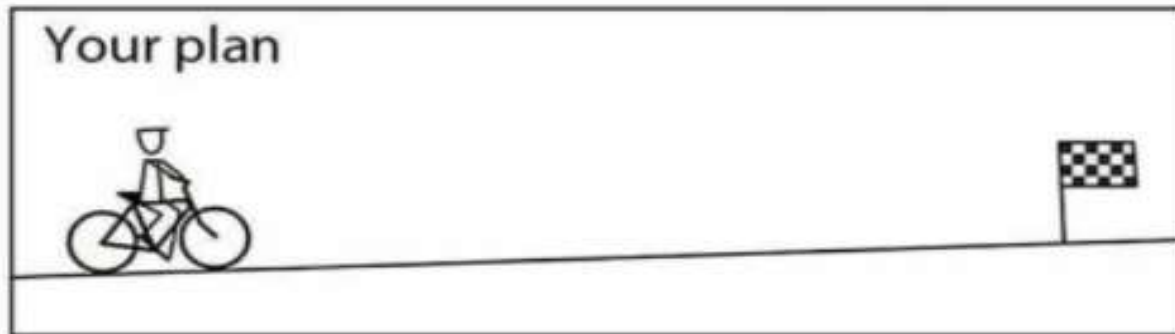
Atendendo à natureza transversal da estratégia a implementar, as políticas governamentais serão devidamente articuladas, garantindo a orientação para os objetivos.

- *administração interna*
 - *autarquias locais*
 - *economia*
 - *ciência, tecnologia e ensino superior*
 - *educação*
 - *desporto*
 - *trabalho*
 - *saúde*
 - *infraestruturas*
 - *ambiente*
 - *mobilidade*
 - *energia*
- **Ministério da Administração Interna**
 - **Ministério da Modernização do Estado e da Administração Pública**
 - **Ministério da Economia e da Transição Digital**
 - **Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior**
 - **Ministério da Educação**
 - **Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social**
 - **Ministério da Saúde**
 - **Ministério das Infraestruturas e da Habitação**
 - **Ministério do Ambiente e da Ação Climática**

ENMAC | Implementação

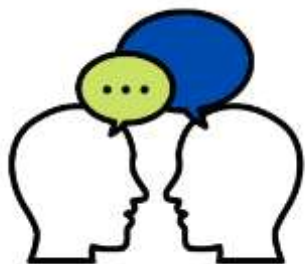
O sucesso de qualquer política pública requer:

- CAPACIDADE MOBILIZADORA
- EMPENHO INSTITUCIONAL
- COMPROMISSO POLÍTICO



Dificuldades em envolver, com a mesma intensidade, todas as entidades

PROVAVELMENTE O MAIOR DESAFIO DA IMPLEMENTAÇÃO DA ENMAC



A FORMA DE COMUNICAR É OUTRO DESAFIO



ENMAC | Medidas Prioritárias

- **EL-2** Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito
- **EL-7** Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar
- **EL-9** Assegurar a articulação intermunicipal no desenvolvimento de redes
- **E1-1** Desenvolver e aplicar um normativo nacional para intervenções físicas
- **E1-6** Massificar a instalação de estacionamentos de bicicleta
- **E2-1** Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar
- **E2-2** Incluir o ciclismo como matéria extracurricular
- **E2-4** Reforçar a formação para a cidadania rodoviária
- **E2-9** Promover um encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa
- **E2-10** Realizar ações locais de capacitação e discussão
- **E2-14** Implementar medidas de apoio à aquisição de bicicletas
- **E3-3** Intervir junto dos jovens em idade escolar
- **E3-4** Promover mudança de comportamentos em grupos específicos da população
- **MA-1** Estabelecer um conjunto de indicadores de desempenho

ENMAC | Entidades Responsáveis por Medidas





Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta



FUNDO DE TRANSPORTES - Publicado Aviso para apoio à aquisição e instalação de equipamentos destinados ao estacionamento de bicicletas



31 de Março de 2021

F S P T Fundo para o Serviço Público de Transportes

Publicado Aviso para apoio à aquisição e instalação de equipamentos destinados ao estacionamento de bicicletas. O prazo de submissão de candidaturas decorre até ao limite da dotação financeira ou até 30 de setembro de 2021.

[Aviso n.º 3/2021 – APOIO À AQUISIÇÃO E INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DESTINADOS AO ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS](#)

[Formulário de candidatura \(Aviso n.º 3/2021\)](#)



4. AÇÕES ELEGÍVEIS

No âmbito do presente Aviso são elegíveis as seguintes tipologias de ação:

– Tipologia I

Estruturas de estacionamento tipo “cacifo de bicicletas” ou “garagem para bicicletas”, i.e. que garantam a proteção das bicicletas contra vandalismo, roubo e eventos meteorológicos, podendo ser ou não fechadas.

– Tipologia II

Estruturas para fixação de bicicletas mediante uso de cadeado, do tipo “Sheffield” ou “U invertido”.

Em qualquer dos casos os locais de estacionamentos devem ser acessíveis ao público em geral. No caso de a instalação ser efetuada no logradouro de serviços públicos, como escolas ou equipamentos de saúde, deve poder ser utilizada por todos os utilizadores desses espaços.

BENEFICIÁRIOS

- Municípios
- Comunidades intermunicipais
- Empresas detentoras ou responsáveis pela gestão de estações, terminais ou interfaces de transportes públicos de passageiros
- Estabelecimentos de ensino (escolas, universidades e outros), equipamentos de saúde ou de outros serviços públicos

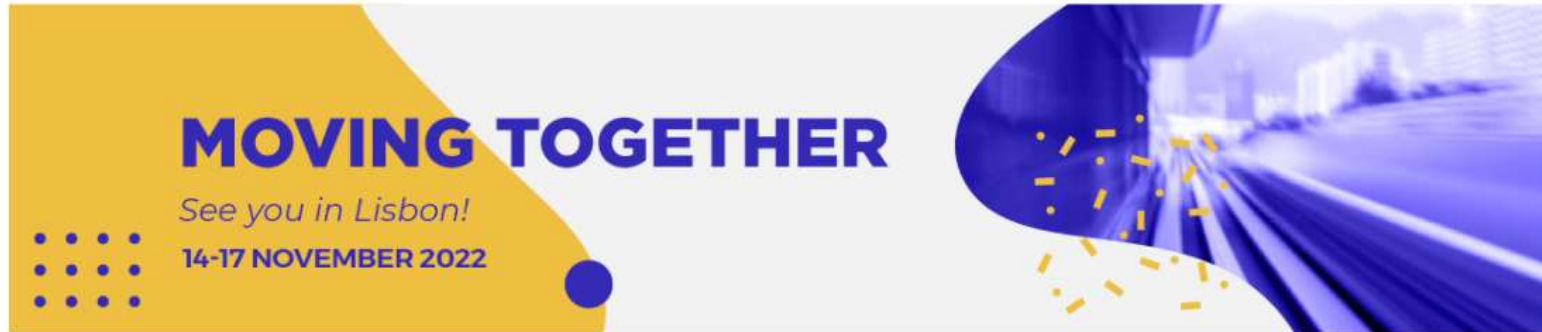
Regras para determinação da comparticipação

Tipologia	Comparticipação	Limites máximos		
		Por beneficiário	Por bicicleta	Por projeto
I	– 75% do custo total incorrido para entidades públicas, 50% para demais entidades – Máximo 5 projetos ou ações	15.000 €	150 €	3.000 €
II			40 €	600 €

* Entende-se por projeto ou ação a instalação de equipamentos de estacionamento numa única localização.







HOSTED AND ORGANISED BY:



CO-ORGANISED BY



IN COOPERATION WITH:



TOGETHER WITH:



<https://traconference.eu/>

LET ME KNOW
WHEN THE TRA 2022
REGISTRATION OPENS!


Name

Email

Organisation

I agree with the TRA 2022 Lisbon Terms & Conditions.

I agree to provide my contact details to TRA2024

Não sou um robô 

OBRIGADA

SOFIA PIRES BENTO

ESTRATÉGIA NACIONAL PARA A MOBILIDADE ATIVA CICLÁVEL



ENCONTROS REGIONAIS

