

Estratégia nacional para a bicicleta está sem recursos e no perigo de vir a falhar as metas, alerta MUBi

2 de Agosto, 2021

Publicada há precisamente dois anos, 2 de agosto de 2019, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC) 2020-2030 está sem recursos e no iminente perigo de vir a falhar as metas intercalares para 2025. O Governo precisa urgentemente de criar as estruturas, dotar as equipas dos meios necessários e investir seriamente na mobilidade ativa. O alerta é feito pela MUBi (Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta) num comunicado.

No comunicado, a MUBi lembra que a Estratégia, aprovada por Resolução do Conselho de Ministros, estabelece metas ambiciosas para o país, como por exemplo, a utilização da bicicleta como modo de transporte em Portugal que convirja com a média do resto da Europa e que, até 2030, pelo menos uma em cada dez viagens nas cidades portuguesas seja feita em bicicleta.

Alcançar estas metas exige um “grande investimento e esforço coletivo do Estado para uma profunda transformação” da sociedade ao nível da mobilidade urbana. “Será necessário haver mais de meio milhão de utilizadores quotidianos de bicicleta no final da década”, precisa o comunicado.

Numa estratégia a dez anos, completados esta segunda-feira dois anos, é para a MUBi “extremamente preocupante” que a ENMAC continue “muito atrasada e a progredir a um ritmo extremamente lento”. E mesmo com a Assembleia da República estar, por várias vezes, a instar o Governo para que priorize e acelere a implementação da Estratégia, esta associação lamenta o facto do Governo fazer regularmente “omeletes sem ovos” e colocar em causa o cumprimento das metas.

Para a MUBi, a ENMAC precisa “urgentemente de ter uma equipa de pessoas dedicadas – um Gabinete-Geral da Bicicleta, como em Espanha – com um orçamento próprio para a gestão e organização da Estratégia”. Além disso, as entidades responsáveis pela execução das suas 51 medidas têm de rapidamente ser capacitadas com os “recursos humanos, técnicos e financeiros necessários”, acrescenta. Um outro aspeto tem que ver com liderança política: “que seja capaz de a tornar uma estratégia de facto nacional, com os vários ministérios envolvidos, e de criar as estruturas que permitam uma real articulação com as autarquias”, atenta.

De acordo com Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, o país vizinho, Espanha, destinou três mil milhões de euros do Plano de Recuperação e Resiliência para a mobilidade ativa, enquanto que Portugal não o fez. Também, a República da Irlanda decidiu alocar, ao longo dos próximos cinco anos, 10% do orçamento do estado para transportes à mobilidade em bicicleta e outros 10% ao modo pedonal: “São 360 milhões de euros por ano (um milhão por dia) para os modos ativos, num país com metade da população portuguesa”, atenta.

Já a Irlanda irá, por exemplo, com 5% desse orçamento “contratar 250 técnicos para trabalhar na área da mobilidade ativa nas administrações locais e ajudar na boa aplicação dos investimentos”, refere a MUBi.

Em jeito de conclusão, a MUBi recorda que os benefícios socioeconómicos quantificáveis da atual utilização da bicicleta na União Europeia estão avaliados em mais de 150 mil milhões de euros por ano: “Destes, mais de 90 mil milhões de euros representam externalidades positivas no ambiente, na saúde pública e nos sistemas de mobilidade”.