

Rumo ao Ano Europeu da Bicicleta 2024

Por uma utilização da bicicleta que promove a transição verde da Europa; por mais investimento nas infraestruturas cicláveis; e pelo Ano Europeu da Bicicleta em 2024

O Parlamento Europeu aprovou uma resolução que recomenda o desenvolvimento de uma Estratégia Europeia de Utilização da Bicicleta. Para além do objetivo de duplicar a extensão de quilómetros pedalados na União Europeia (UE) até 2030, os eurodeputados pretendem encorajar as autoridades nacionais, regionais e locais a considerarem, com determinação, um maior investimento em infraestruturas cicláveis.

Esta iniciativa, liderada por Karima Delli, da Comissão de Transportes e Turismo, entre outras recomendações, pretende promover a conectividade regional e metropolitana entre centros urbanos procurando, por exemplo, incentivar a chamada “combinação de ouro” – comboio + bicicleta – e outras formas de mobilidade sustentável, assegurando a multimodalidade entre serviços de transportes públicos e a utilização da bicicleta. Este apelo lançado à Comissão Europeia e aos parlamentos de cada um dos Estados Membros fará agora o seu caminho.

Tal como algumas autarquias, empresas, indústrias e organizações da sociedade civil, o Governo português já iniciou o seu. Portugal foi pioneiro na UE a baixar o IVA da aquisição de bicicletas. As empresas portuguesas são líderes, na Europa, com a produção de bicicletas e, de acordo com dados da Associação Nacional das Indústrias de Duas Rodas (Abimota), as exportações do país cresceram dos 280 milhões de euros em 2015, para mais de 800 milhões de euros em 2022.

Esta produção é “*Made in Portugal*” mas é simultaneamente “*Made in Europe*”. Temos uma Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa em arranque e apoios anuais do fundo ambiental para apoio à aquisição de bicicletas.

Temos a sociedade civil empenhada em desenhar redes cicláveis desejadas pelos utilizadores de bicicleta, assim como um setor de muitas centenas de empresas que geram valor no turismo, dando a conhecer o nosso território, a nossa

gastronomia e o nosso património, nalguns casos, em territórios rurais do interior.

Também por isso, se apela ao desenvolvimento das 17 rotas de longa distância e que, no seu conjunto, fazem parte de uma rede de infraestruturas cicláveis – *EuroVelo* – que infelizmente ainda não integram a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T). Esta mobilização gera muito valor para o país, mas podemos fazer mais. À ambição da UE, podemos somar a nossa capacidade produtiva, e acelerar a transformação das cidades e vilas portuguesas.

O país tem aqui uma oportunidade de traduzir as suas vantagens competitivas ao serviço da transição ecológica europeia. Podemos sonhar, com um rumo que nos assegura emprego qualificado, redução de emissões e transformação das nossas comunidades.

A este propósito a Comissão Europeia acaba de instar cada Estado-Membro para a adoção de programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável cujo principal propósito será apoiar as cidades, reforçar a governação e promover a coordenação, o planeamento e a adoção de políticas de mobilidade urbana sustentável a nível nacional, bem como a melhorar a coordenação entre as regiões, os municípios e as cidades, e as zonas urbanas e rurais.

Os transportes são uma parte vital de uma abordagem integrada do ordenamento do território a nível urbano/local e os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável devem ser preparados e aplicados em plena coordenação com os planos de mobilidade local/regional e os instrumentos de gestão territorial. É por isso que a Comissão Europeia propõe uma gestão do programa a nível nacional, recomendando que os Estados-Membros devem designar um gabinete nacional de gestão do programa mantendo a cooperação com as autoridades nacionais, regionais e locais.

Imaginem uma Europa de regiões metropolitanas, com habitação digna e bairros humanizados, verdadeiros polos de conhecimento e inovação, interligados por serviços ferroviários rápidos, frequentes e confortáveis, e com transportes urbanos sustentáveis, entre os quais, os sistemas de bicicletas partilhadas.

Com esta imagem em mente, percebemos que está ainda muito por fazer. Temos de encorajar projetos de mobilidade urbana sustentável, mas não podemos esquecer o importante papel do desenho das políticas de habitação, urbanismo

e infraestruturas que também devem estar no topo das preocupações de quem gere ou planeia o território. Não podemos permitir retrocessos.

Remover ciclovias ou atrasar o ritmo de expansão dos sistemas de bicicletas partilhadas é um erro que algumas cidades parecem estar a cometer. Temos de ter mais ambição e expandir os sistemas de bicicletas partilhadas, aumentando a sua área de influência, assim como, o seu número de bicicletas e de docas de estacionamento disponíveis. Quem gere as infraestruturas rodoferroviárias e as interfaces de transportes tem de rapidamente assegurar a intermodalidade dos serviços que presta com estas opções modais.

Queremos atingir a neutralidade carbónica em 2045, por isso, temos de articular esforços e mobilizar todas estas entidades para este objetivo comum. Como afirmou recentemente a Presidente Ursula Von der Leyen: *“The climate is changing faster than our capacity to adapt. Let us not take the highway to hell, but earn our clean ticket to heaven”*.

Por isso, temos mesmo de continuar a pedalar para manter a bicicleta a andar, rumo ao Ano Europeu da Bicicleta em 2024. Não será por acaso que Frans Timmermans, Vice Presidente Executivo da Comissão Europeia e responsável pelo *European Green Deal* anunciou que a Comissão adotará uma Declaração Europeia antes do próximo verão, pretendendo que todos os instrumentos financeiros europeus sejam orientados para o objetivo de duplicar a rede de infraestruturas seguras e cicláveis, incluindo os fundos regionais, mas também, por exemplo, o Fundo Climático Social ou a recente missão de ter 100 cidades neutras em termos climáticos em toda a Europa.

31 de março de 2023

Filipe Beja

Engenheiro do Território

(publicado no jornal Expresso em 31-03-2023)