

**Bruxelas, 13 de outubro de 2025
(OR. en)**

13881/25

**TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	30 de setembro de 2025
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2025) 566 final
Assunto:	RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU relativo aos progressos realizados na aplicação da Declaração Europeia sobre o Velocipedismo

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 566 final.

Anexo: COM(2025) 566 final



Bruxelas, 30.9.2025
COM(2025) 566 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU
relativo aos progressos realizados na aplicação da Declaração Europeia sobre o
Velocipedismo

1. INTRODUÇÃO

A Declaração Europeia sobre o Velocipedismo¹ é uma declaração política conjunta, assinada pelo Parlamento Europeu, pelo Conselho e pela Comissão Europeia em 3 de abril de 2024. Trata-se do primeiro documento a reconhecer o velocipedismo como uma das formas de transporte e de lazer mais sustentáveis, acessíveis e inclusivas, de baixo custo e saudáveis, com elevado valor acrescentado para a UE e a nossa economia.

Os transportes são fundamentais para a inclusão social e o desenvolvimento económico, bem como para a criação de emprego e a promoção do acesso a serviços essenciais. No entanto, os transportes continuam a constituir uma fonte significativa de emissões de gases com efeito de estufa, bem como de poluição. A declaração visa libertar todo o potencial do velocipedismo na UE, a fim de contribuir para fazer face a estes desafios.

A declaração estabelece a orientação das políticas e iniciativas atuais e futuras relacionadas com o velocipedismo.

Define oito princípios e 36 compromissos políticos a assumir a nível da UE, nacional, regional e local, a fim de orientar a evolução futura das políticas e a aplicação coerente das medidas. Muito embora a declaração não seja juridicamente vinculativa, reveste-se de uma importância política considerável, reconhecendo que a promoção e a aplicação dos seus princípios constituem um compromisso e uma responsabilidade comuns da UE e dos seus Estados-Membros.

Para cada capítulo da declaração, o presente relatório intercalar apresenta uma panorâmica geral das ações desenvolvidas no quadro das políticas, medidas e iniciativas relativas ao velocipedismo, a nível europeu, nacional, regional e local, que contribuem para a aplicação dos princípios constantes da declaração. O relatório apresenta exemplos dos progressos realizados a este respeito e descreve possíveis formas de promover o velocipedismo por forma a aumentar e facilitar a adesão ao mesmo.

2. CAPÍTULO I: DESENVOLVER E REFORÇAR AS POLÍTICAS RELATIVAS AO VELOCIPEDISMO

A nível da UE, no seguimento imediato da Declaração Europeia sobre o Velocipedismo, a Comissão Europeia convidou os Estados-Membros a designarem os seus pontos de contacto nacionais para o velocipedismo. Esta nova rede específica debate desafios comuns, partilha boas práticas e medidas de execução e acompanha os progressos realizados a nível nacional e da UE. A rede engloba pontos de contacto nacionais de 26 Estados-Membros² e foi formalmente criada no âmbito do Grupo de Peritos em Mobilidade Urbana (EGUM)³. Além disso, a fim de assegurar uma abordagem inclusiva e envolver ativamente um leque mais vasto de partes interessadas, nomeadamente associações de municípios e regiões e representantes do setor, foi criado um subgrupo específico no âmbito do EGUM para acompanhar a aplicação da declaração.

O EGUM identificou e acompanhou mais de 20 medidas nacionais, incluindo estratégias, planos, declarações e desenvolvimentos políticos novos ou recentemente atualizados em

¹ JO C, C/2024/2377, 3.4.2024, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² À data da elaboração do relatório intercalar, a Itália ainda não tinha designado um ponto de contacto nacional para o velocipedismo.

³ [E03863](#) criado pela [Decisão da Comissão C\(2022\) 5320 final](#).

matéria de velocipedismo⁴. Algumas destas medidas foram adotadas em resultado direto da declaração. Até à data, 14 Estados-Membros da UE adotaram uma estratégia nacional para o velocipedismo ou um plano semelhante⁵. Vários países estão a trabalhar no desenvolvimento de novos planos políticos e na atualização ou aplicação dos planos existentes. Por exemplo, a Lituânia deu um passo significativo ao adotar a sua primeira estratégia nacional para o velocipedismo⁶. Introduziu igualmente um novo regulamento para o planeamento e a conceção de infraestruturas para o velocipedismo⁷, estabelecendo normas nacionais destinadas a garantir instalações para velocípedes seguras, acessíveis e de elevada qualidade.

A declaração incentivou igualmente as autoridades municipais a tomarem medidas.

Por exemplo, Parma (Itália) apresentou uma carta de compromisso no sentido de aplicar a Declaração Europeia sobre o Velocipedismo⁸, centrando-se no desenvolvimento e melhoria das suas infraestruturas para o velocipedismo, promovendo o velocipedismo como forma preferida de transporte diário e apoiando as empresas e os serviços relacionados com este setor.

Entretanto, a Área Metropolitana de Barcelona (Espanha) aprovou formalmente a Declaração Europeia sobre o Velocipedismo na reunião plenária do conselho metropolitano⁹. Os esforços para alcançar a neutralidade climática centraram-se i) no desenvolvimento das infraestruturas existentes para o velocipedismo, ii) na implantação e otimização de locais de estacionamento seguros para bicicletas, iii) no apoio à partilha pública metropolitana de bicicletas e iv) na organização de atividades de formação e educação.

Várias cidades da UE têm também registado progressos, bem como um forte empenho em desenvolver, adaptar e reforçar as políticas e as estratégias de velocipedismo, a fim de alcançar as suas ambiciosas metas de neutralidade climática. Comprometeram-se a cumprir estas metas através dos seus contratos de «Cidade do Clima»¹⁰ no quadro da Missão «100 Cidades Inteligentes e com Impacto Neutro no Clima»¹¹. Por exemplo, Dresden (Alemanha) pretende aumentar a quota de utilização da bicicleta para 75 % até 2035, enquanto Aarhus (Dinamarca) pretende aumentar esta quota para 50 % até 2030 e Gävle tenciona tornar-se uma das cidades suecas mais favoráveis à utilização da bicicleta até 2025, com o objetivo de duplicar o número de deslocações de bicicleta em comparação com 2018 até essa data.

Para além das fronteiras da UE, a adoção da Declaração da UE sobre o Velocipedismo inspirou iniciativas semelhantes, como a «Declaration for Green Mobility of South East European Parties and Observing Participants: moving forward together towards a green mobility» [Declaração para a Mobilidade Ecológica das Partes do Sudeste Europeu e Participantes Observadores: avançar em conjunto rumo à mobilidade ecológica] na Cimeira da Mobilidade

⁴ Contribuição do EGUM para o relatório intercalar: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=pt.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en?prefLang=pt.

Ecológica, organizada pela Comunidade dos Transportes¹² em 6 e 7 de junho de 2024, em Sarajevo (Bósnia-Herzegovina)¹³.

Entretanto, várias outras ações a nível da UE/nacional/local estimulam o desenvolvimento/adoção do velocipedismo na UE.

Planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS)

O Regulamento (UE) 2024/1679¹⁴, que constitui mais um marco importante a nível da UE, introduz a obrigação legal de 431 zonas urbanas adotarem um PMUS até 2025. Impõe igualmente o desenvolvimento, até 2030, de plataformas multimodais de passageiros para facilitar as ligações ao primeiro e último quilómetro, incluindo o acesso aos transportes públicos e às infraestruturas de mobilidade ativa. O regulamento inclui requisitos para assegurar a continuidade e a acessibilidade das ciclovias aquando da construção ou modernização de infraestruturas e para construir locais de estacionamento para bicicletas nas imediações das estações ferroviárias, a fim de promover modos de transporte ativos.

A versão atualizada do documento de orientação de 2019 sobre a forma de apoiar e incentivar o velocipedismo como parte de um PMUS será apresentada no final de 2025 e integrará os conhecimentos e as boas práticas mais recentes, a fim de ajudar as cidades a melhorar as suas infraestruturas, políticas e atividades promocionais relativas ao velocipedismo.

Muitas cidades incluíram medidas que dão prioridade ao velocipedismo nos seus PMUS. Por exemplo, Münster (Alemanha) centra-se na construção de ruas de elevada qualidade que dão prioridade ao velocipedismo e na modernização da rede de ciclovias, enquanto Barcelona (Espanha) desenvolveu um *Programa para Bicicletas e Veículos de Mobilidade Pessoal* no âmbito do seu Plano de Mobilidade Urbana 2024, centrando-se em grandes melhorias da rede e na maior segurança das infraestruturas para o velocipedismo. Em Bolonha (Itália), o planeamento da mobilidade serviu, pela primeira vez, como ponto de partida para o desenvolvimento do Plano Territorial Metropolitano¹⁵. O plano apoia 55 municípios da área metropolitana na harmonização das suas políticas de ordenamento do território e estratégias de mobilidade. Este objetivo é alcançado através da integração de instrumentos operacionais fundamentais e de estratégias setoriais determinantes, como o Plano Metropolitano para Bicicletas. Viena recebeu o título de Capital Verde da Europa 2025¹⁶ como pioneira na transição ecológica da cidade, nomeadamente no que diz respeito a medidas relativas à utilização da bicicleta em consonância com o seu PMUS, como por exemplo o desenvolvimento contínuo de ciclovias e uma nova norma respeitante a infraestruturas viárias que dá prioridade à mobilidade ativa.

¹² A Comunidade dos Transportes é uma organização internacional no domínio da mobilidade e dos transportes. Conta com 36 participantes — os Estados-Membros da União Europeia representados pela Comissão Europeia, as seis Partes do Sudeste Europeu (República da Albânia, Bósnia-Herzegovina, Kosovo*, Montenegro, República da Macedónia do Norte e República da Sérvia) e os três participantes observadores (Geórgia, República da Moldávia e Ucrânia). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(Annex II - Pledging for a Greener Future - Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport)] [Anexo II - Compromisso com um futuro mais ecológico - Declaração sobre o Velocipedismo como modo de transporte sustentável].

¹⁴ Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en?prefLang=pt.

Padrões de mobilidade

Com base numa análise exaustiva realizada em todos os Estados-Membros da UE em 2021, em que os primeiros resultados foram apresentados no «Study on New Mobility Patterns in European Cities» de 2022 [Estudo sobre os novos padrões de mobilidade nas cidades europeias]¹⁷, está agora em curso um estudo da UE que visa alargar a análise dos dados, a fim de proporcionar uma melhor compreensão dos efeitos das características sociodemográficas no comportamento em matéria de deslocações. O estudo abrange o velocipedismo como um dos vários modos de transporte que estão a ser examinados. Os seus resultados devem fornecer informações adicionais sobre a adesão ao velocipedismo e potenciais desenvolvimentos futuros. Uma análise preliminar indica que a percentagem de velocípedes permanece relativamente constante a nível nacional.

Gestão da mobilidade

O prémio anual MOBILITYACTION¹⁸ reconhece a excelência dos regimes de gestão da mobilidade por parte de empresas, instituições, organizações da sociedade civil, iniciativas de cidadania e municípios. Nos últimos dois anos da campanha, numerosos finalistas lançaram iniciativas com impacto para promover o velocipedismo. Os exemplos incluem plataformas interativas em linha que incentivam os alunos a deslocarem-se de bicicleta ou a pé, serviços de manutenção de bicicletas no local de trabalho e concursos sobre a utilização da bicicleta para ir para a escola.

Além disso, muitas cidades promovem atividades de gestão da mobilidade. Budapeste (Hungria) destaca-se pelo seu plano de mobilidade no local de trabalho, que incentiva as empresas a desempenharem um papel ativo na mudança dos hábitos de deslocação dos seus trabalhadores em prol de alternativas de transporte mais sustentáveis. O plano de Budapeste inclui iniciativas como «Bikebus» e «Bike to Work», que promovem o velocipedismo através de passeios em grupo organizados e de campanhas no local de trabalho.

Um relatório da Federação Europeia de Ciclistas (FEC) salienta de que forma o aluguer de bicicletas de empresa, no quadro de regimes de gestão da mobilidade, introduzido pela primeira vez na Alemanha, resultou numa frota ativa de 2,1 milhões de bicicletas alugadas até ao final de 2024, com uma taxa média anual de crescimento de 30 % desde 2019¹⁹.

A fim de continuar a explorar, analisar e avaliar a eficácia dos regimes de gestão da mobilidade que influenciam a mudança comportamental no sentido da mobilidade ativa, a Comissão lançou, em 2024, um convite à apresentação de propostas específico no âmbito do qual um projeto selecionado poderia receber 5 milhões de EUR²⁰.

Promover o velocipedismo como forma saudável de transporte ou de lazer

Os prémios anuais «Capital Verde da Europa» e «Folha Verde da Europa»²¹ reconhecem cidades que demonstram um empenho excecional no que respeita à sustentabilidade ambiental em domínios fundamentais como a qualidade do ar, a redução do ruído e a atenuação das alterações climáticas e adaptação às mesmas. A promoção e a implementação de soluções de

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities](#) Serviço das Publicações da UE; [New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics — Comissão Europeia](#)

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows-/>

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03:Mobility Management Plans and Behavioural Change](#) [Planos de gestão da mobilidade e mudança comportamental], CSA 5M; Abertura: 17 de setembro de 2024; Prazo(s): 16 de janeiro de 2025.

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_pt

mobilidade urbana sustentável, como as medidas relativas à utilização da bicicleta, constituem uma parte importante deste reconhecimento. Do mesmo modo, o Acordo Cidade Verde²², uma iniciativa da UE destinada a melhorar a governação ambiental urbana em toda a Europa, está alinhado com o velocipedismo, incentivando as cidades a melhorar a sua qualidade do ar, a reduzir a poluição sonora e a expandir as zonas verdes, promovendo assim a mobilidade ativa e sustentável.

Através de campanhas de sensibilização e de promoção, a Semana Europeia da Mobilidade²³ dedicou a sua edição de 2024 ao tema «Espaço público partilhado». Participaram na campanha mais de 2 700 cidades de mais de 45 países em todo o mundo²⁴. As infraestruturas seguras para o velocipedismo e as boas práticas têm sido também o ponto focal do projeto «EU Road Safety Exchange» [Intercâmbio para a Segurança Rodoviária da UE]²⁵.

A iniciativa CIVITAS organizou um Fórum de Intercâmbio entre Responsáveis Políticos²⁶ sobre a aplicação da declaração, salientando a importância de trabalhar em conjunto a todos os níveis.

A nível nacional, o EGUM identificou várias campanhas de sensibilização, consultas públicas e cursos de formação para profissionais, bem como outras formas específicas de participação²⁷. Por exemplo, na Chéquia, foi lançada uma campanha centrada em medidas de moderação do tráfego nas cidades e regiões, incluindo a promoção do velocipedismo²⁸. Em França, o centro de estudos e especialização em riscos, ambiente, mobilidade e planeamento urbano (CEREMA) dispõe de uma plataforma colaborativa aberta para o intercâmbio de boas práticas, desafios e conhecimentos, com um grupo especial dedicado ao velocipedismo²⁹. A plataforma está disponível gratuitamente para autoridades locais, serviços governamentais, associações, instituições académicas, ONG e sociedade civil. Trata-se de um espaço de intercâmbio e divulgação de notícias, bem como de partilha de reações e recursos sobre todas as matérias relacionadas com o velocipedismo (serviços, formação, comunicações, gestão da mobilidade, desenvolvimento, etc.).

A nível regional, o Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität ofereceu um curso de formação avançado para planificadores de tráfego pedonal e ciclovitário, a fim de os ajudar a aperfeiçoar as suas competências e incentivar um planeamento do tráfego que seja favorável e orientado para o velocipedismo³⁰.

Cidades como Janina (Grécia), Pádua (Itália) e Wrocław (Polónia) dão exemplos de participação pública através de seminários, campanhas de comunicação e programas de ação locais, que ajudam a moldar e validar medidas e projetos relacionados com o velocipedismo a nível municipal.

No que respeita à promoção, ao intercâmbio de conhecimentos, às boas práticas e à formação, estão também a decorrer iniciativas valiosas a nível internacional. Em especial, os Países Baixos, juntamente com a Bélgica e o Luxemburgo, lançaram o programa mundial de reforço

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_pt

²³ Campanha emblemática anual da Comissão Europeia sobre mobilidade sustentável, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE | Cidades participantes.

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=pt.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

das capacidades «ACTIVE»³¹ em 2023. Trata-se de uma aliança de partes interessadas na mobilidade ativa que visa formar 10 000 especialistas em mobilidade ativa no Sul Global, em países de rendimento baixo e médio, no prazo de 10 anos.

3. CAPÍTULO II: INCENTIVAR UMA MOBILIDADE INCLUSIVA, COMPORTÁVEL E SAUDÁVEL

A maior parte dos desenvolvimentos a nível da UE centrou-se na sensibilização para os benefícios do velocipedismo para a saúde e na redução da poluição atmosférica e sonora.

As ações destinadas a promover o velocipedismo contribuem para a prevenção de doenças não transmissíveis e podem reduzir o risco total de mortalidade em 10 %³². No âmbito da iniciativa «Mais Saudáveis Juntos» – Iniciativa da União Europeia para as Doenças não Transmissíveis³³, a Comissão apoia os Estados-Membros em ações de promoção da saúde e de prevenção de doenças. Através do Programa UE pela Saúde³⁴, a Comissão apoia o trabalho de colaboração («ações conjuntas») entre os Estados-Membros e projetos liderados pelas partes interessadas para promover a atividade física, nomeadamente o velocipedismo. Um exemplo é a ação conjunta PreventNCD³⁵, dotada de um apoio orçamental de 76 milhões de EUR, que dispõe de um pacote de trabalho específico consagrado aos ambientes de vida saudáveis que visa implementar e avaliar intervenções nos determinantes fundamentais da saúde, incluindo atividades em ambientes sem carros e atividade física ou ambientes urbanos. A Comissão apoia a identificação e a recolha de boas práticas e de práticas promissoras através do Portal de Boas Práticas da UE em matéria de Saúde Pública³⁶, onde estão disponíveis práticas tangíveis e baseadas em dados concretos para inspiração e possível transferência.

Em resultado direto da adoção da declaração, foi lançado um convite específico à apresentação de propostas no valor de 12 milhões de EUR no âmbito do programa de trabalho Horizonte Europa para 2025 - Missões (apoiado conjuntamente pela Missão de Luta contra o Cancro e pela Missão 100 Cidades Inteligentes e com Impacto Neutro no Clima, a fim de aumentar ainda mais a adesão ao velocipedismo por forma a colher benefícios para a saúde e impulsionar a mobilidade ativa nas cidades da UE³⁷.

A UE dispõe de um quadro político de longa data que rege a qualidade do ar e os níveis de ruído ambiente, cujo objetivo é proteger os seus habitantes³⁸. A recente revisão da Diretiva relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa³⁹ enumera as deslocações de bicicleta e a pé entre as medidas de redução da poluição atmosférica a incluir nos planos de qualidade do ar, a fim de incentivar uma transição modal para a mobilidade ativa e meios de

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity](#)

³³ [Mais Saudáveis Juntos — Iniciativa da UE para as Doenças não Transmissíveis — Comissão Europeia](#).

³⁴ [Programa UE pela Saúde 2021-2027 — Uma visão para uma União Europeia mais saudável — Comissão Europeia](#).

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants. Focusing on effective policies, societal and personal risk factors.](#)

³⁶ [Portal de boas práticas](#).

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: *Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure* [Aumentar as deslocações a pé e de bicicleta: colher benefícios para a saúde, reduzir as emissões e integrar a mobilidade ativa e dispositivos de micromobilidade, com tecnologias e infraestruturas inteligentes]; [wp-12-missions horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Relatório Especial 2025 do Tribunal de Contas Europeu intitulado «Poluição urbana na UE», [Relatório Especial n.º 02/2025: Poluição urbana na UE – Ar é mais puro, mas ainda há demasiado ruído](#).

³⁹ Diretiva (UE) 2024/2881 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (JO L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

transporte menos poluentes. Os dados mais recentes do «Zero Pollution Monitoring and Outlook Report 2025» [relatório de acompanhamento e prospetiva da poluição zero de 2025]⁴⁰ e do novo painel de indicadores da poluição zero⁴¹ sublinham que, embora tenham sido registadas algumas melhorias em termos de poluição atmosférica, o ruído global dos transportes não diminuiu significativamente. Um aumento da mobilidade ativa poderia dar um contributo positivo para estratégias mais proativas de gestão do ruído.

O EGUM comunica oito medidas aplicadas desde abril de 2024 que visam contribuir para que todos os grupos etários, géneros e grupos minoritários utilizem diariamente a bicicleta. A promoção das bicicletas elétricas parece ser uma solução para os ciclistas principiantes e idosos, enquanto as bicicletas de carga são vistas como uma solução que incentiva mais mulheres e famílias a utilizar a bicicleta. Entre os exemplos notáveis comunicados pelo EGUM figuram programas de formação específicos para mulheres⁴² e aulas gratuitas de prática da bicicleta disponíveis para diversos grupos⁴³. São também apresentados exemplos interessantes relacionados com o envelhecimento ativo⁴⁴ e com a mobilidade ativa nas escolas⁴⁵. As cidades também oferecem muitos outros exemplos através dos seus contratos de «Cidade do Clima»⁴⁶.

As medidas relacionadas com o velocipedismo podem desempenhar um papel positivo na redução da pobreza em matéria de transportes. Quando dirigidas a grupos vulneráveis, tais medidas podem ser financiadas através dos Planos Sociais em matéria de Clima⁴⁷ que estão ligados à aplicação do Regulamento Fundo Social em matéria de Clima (FSC)⁴⁸. Neste contexto, a Comissão emitiu uma recomendação sobre a pobreza em matéria de transportes⁴⁹ dirigida aos Estados-Membros, que tem em conta a necessidade de considerar medidas relacionadas com o velocipedismo, tais como infraestruturas para o velocipedismo, subsídios para a aquisição ou aluguer de bicicletas, bicicletas elétricas e bicicletas de carga, a fim de apoiar os utilizadores de transportes que auferem de baixos rendimentos. Além disso, o

⁴⁰ Relatório EEA-JRC 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en?prefLang=pt.

⁴² Por exemplo, o programa «TandEM Women in Cycling» [As mulheres em bicicleta tandem], desenvolvido pela EIT Urban Mobility e BYCS, que oferece formação em linha e presencial às mulheres em toda a UE para ministrar sessões de formação sobre a utilização de velocípedes para outras mulheres (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Por exemplo, a iniciativa «Vélo-école» da Métropole de Lyon, que oferece formação gratuita para a prática da bicicleta, promovendo a inclusão e a acessibilidade (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Por exemplo, «A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities» [Guia para uma Mobilidade em Bicicleta Amiga dos Idosos], que foi um resultado do projeto ENTOURAGE financiado pela UE que proporciona um conjunto de ferramentas às cidades que pretendem promover a mobilidade ativa em tempos de envelhecimento da população ([Age-friendly cycling – Towards inclusive urban mobility](https://agefriendlycycling.eu/towards-inclusive-urban-mobility)).

⁴⁵ Por exemplo, um projeto nacional alemão, «Escola amiga dos peões e das bicicletas», que apoiou ativamente as escolas primárias e secundárias na realização de controlos de ciclabilidade e de caminhabilidade nas suas escolas e nas zonas circundantes (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_pt

⁴⁸ Regulamento (UE) 2023/955 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que cria o Fundo Social em matéria de Clima e que altera o Regulamento (UE) 2021/1060 (JO L 130 de 16.5.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>) – define «Pobreza de mobilidade» como a incapacidade ou a dificuldade dos indivíduos e das famílias em suportar os custos do transporte privado ou público, ou a falta ou a limitação de acesso ao transporte necessário para acederem a serviços e atividades socioeconómicos essenciais, tendo em conta o contexto nacional e espacial.

⁴⁹ C(2025) 3068 final – Recomendação da Comissão, de 22 de maio de 2025, sobre a pobreza em matéria de transportes: assegurar uma mobilidade confortável, acessível e equitativa, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/por>.

relatório de 2024 sobre a pobreza em matéria de transportes⁵⁰ analisou possíveis indicadores para medir a pobreza em matéria de transportes e enumerou possíveis estratégias de atenuação. Por último, a campanha da Semana Europeia da Mobilidade dedicou a sua edição de 2025 ao tema «Mobilidade para todos»⁵¹, centrando-se no tema da pobreza em matéria de transportes.

No que respeita às medidas destinadas a aumentar a comportabilidade dos preços da utilização da bicicleta, os Estados-Membros podem aplicar taxas reduzidas de IVA ao fornecimento, aluguer e reparação de bicicletas, incluindo bicicletas elétricas⁵².

Existem vários exemplos de incentivo a uma mobilidade inclusiva, comportável e saudável a nível nacional e local.

A Eslovénia adotou medidas para subsidiar a aquisição de bicicletas elétricas⁵³, especialmente para deslocações pendulares diárias em zonas urbanas.

No seu contrato de «Cidade do Clima», Leipzig (Alemanha) incluiu medidas que oferecem subsídios às empresas para bicicletas de carga. Participa igualmente em projetos-piloto no domínio da logística neutra em carbono.

A campanha neerlandesa «Kies de Fiets!» («Escolhe a Bicicleta») incentiva as empresas a concederem aos seus trabalhadores um subsídio de 23 cêntimos por km (isento de impostos). A campanha foi lançada pelo Ministério das Infraestruturas e da Gestão dos Recursos Hídricos e tem como objetivo incentivar os empregadores no sentido de motivar o seu pessoal para a utilização de velocípedes com maior frequência, disponibilizando instalações adequadas e oferecendo um subsídio de quilometragem aos ciclistas.

Em Portugal, é aplicada uma taxa reduzida de IVA de 6 % à venda de bicicletas desde 2023. A FEC utiliza um sistema de monitorização em linha para acompanhar cerca de 300 regimes de incentivos fiscais e prémios à aquisição de bicicletas previstos a nível nacional, regional e local⁵⁴.

A fim de incentivar uma transição modal, um projeto denominado «Bike2Green»⁵⁵ está a utilizar a ludificação para promover o velocipedismo em Estocolmo (Suécia). Financiado no âmbito da vertente Emprego e Inovação Social (EaSI) do Fundo Social Europeu Mais, o projeto está a desenvolver *software* patenteado para monitorizar e recompensar as viagens de bicicleta através de reembolsos por quilómetro percorrido e prémios económicos.

4. CAPÍTULO III: CRIAR MAIS E MELHORES INFRAESTRUTURAS PARA O VELOCIPEDISMO

Para aumentar a utilização da bicicleta, é necessário melhorar a qualidade, a quantidade, a continuidade, a segurança e a atratividade das infraestruturas para o velocipedismo. As infraestruturas devem também ser adaptadas às exigências atuais e futuras — incluindo bicicletas de carga (que são frequentemente mais largas), bicicletas com reboques (que são

⁵⁰ 2024, Relatório final — *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* (não traduzido para português), https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>

⁵² Diretiva (UE) 2022/542 do Conselho (JO L 107 de 6.4.2022, p. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](#).

mais longas) e ciclistas que viajam a diferentes velocidades⁵⁶. As partes interessadas assinalaram os seguintes domínios em que a infraestrutura europeia para o velocipedismo poderia ser melhorada: i) infraestruturas logísticas cicláveis (p. ex., microplataformas), ii) soluções seguras de estacionamento para bicicletas, tais como locais de estacionamento protegidos em estações ferroviárias e caixas para bicicletas em zonas urbanas, iii) infraestruturas de carregamento em edifícios, no local de trabalho e também em importantes polos comunitários e locais muito frequentados, como supermercados, iv) infraestruturas para o transporte de bicicletas nos comboios e v) segurança global das infraestruturas para o velocipedismo⁵⁷.

Ao mesmo tempo, a Comissão está atualmente a elaborar um documento de orientação sobre a conceção e a qualidade das infraestruturas seguras para os utentes vulneráveis da estrada, incluindo ciclistas e utilizadores de dispositivos de micromobilidade⁵⁸. Um estudo específico⁵⁹, com resultados previstos para 2026, contribuirá para preparar essas orientações. As orientações para os Estados-Membros e as medidas de segurança resultantes deste trabalho incidirão, nomeadamente, na separação das infraestruturas destinadas aos utilizadores vulneráveis das destinadas ao tráfego, se for adequado, ou na gestão da velocidade e nas diferentes medidas de moderação do tráfego. Tal poderá também melhorar a segurança de todos os utentes da estrada e contribuir para uma conceção de zonas adjacentes à faixa de rodagem seguras, limitando a gravidade dos traumatismos em caso de acidente. O EGUM também alertou as autoridades locais para a necessidade de aumentar a segurança das infraestruturas para o velocipedismo no quadro da análise das tendências futuras da mobilidade urbana, em consonância com a crescente adoção de medidas a favor da utilização da bicicleta no planeamento urbano sustentável das cidades⁶⁰.

A Diretiva Desempenho Energético dos Edifícios (DDEE)⁶¹ também contribui para aumentar a atratividade da bicicleta ao introduzir requisitos legais para o número mínimo de lugares de estacionamento para bicicletas nos locais de trabalho ou em edifícios residenciais e para a subsequente instalação de instalações de carregamento. Já se encontram bons exemplos na transposição desta diretiva em toda a Europa, por exemplo em Portugal⁶², França⁶³ e Bélgica⁶⁴.

Muitas cidades oferecem numerosos exemplos de ações centradas na melhoria da rede de ciclovias e na garantia da conectividade. Lund (Suécia) destaca-se pela sua preocupação com a conectividade urbano-rural, reconhecendo a importância de ligações de transporte sem descontinuidade entre a cidade e as comunidades suburbanas e rurais circundantes através da construção de sete «supervias» para bicicletas dentro da cidade e de acesso à/a partir da cidade (81 km no total). Taurage (Lituânia) comprometeu-se a expandir a sua infraestrutura para o velocipedismo para chegar a povoações remotas perto de zonas recreativas e

⁵⁶ Relatório do EGUM sobre o futuro da mobilidade urbana e o espaço urbano inclusivo e sustentável: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=pt.

⁵⁷ *The transition pathway for the EU Mobility Industrial Ecosystem*, janeiro de 2024, [Via de transição para a mobilidade](#).

⁵⁸ Conforme solicitado nos termos do artigo 4.º, n.º 6, da Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 319 de 29.11.2008, p. 59; JO L 183 de 9.7.2019, p. 15).

⁵⁹ Orientações relativas à conceção de «bermas menos perigosas» e de «estradas autoexplicativas e que induzem o autocumprimento das regras», assim como relativas aos requisitos de qualidade da infraestrutura rodoviária respeitantes aos utentes da estrada vulneráveis.

⁶⁰ Relatório do EGUM: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#) (não traduzido para português).

⁶¹ Diretiva (UE) 2024/1275 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativa ao desempenho energético dos edifícios (JO L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Baseando-se na Diretiva Desempenho Energético dos Edifícios (DDEE) [Diretiva (UE) 2024/1275] e indo mais além.

⁶³ Desenvolvendo boas práticas para o estacionamento de bicicletas nos edifícios: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ A região da Flandres desenvolveu um vade-mécum sobre instalações para bicicletas ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) com um capítulo específico sobre infraestruturas de estacionamento para velocípedes.

«comunidades-jardim» (cerca de 86 km de novas ciclovias). Liubliana (Eslovénia) alargou a rede de ciclovias, tanto na cidade como na região, ligando-a às ciclovias nacionais e melhorando o estacionamento para bicicletas e as instalações de armazenamento seguro.

5. CAPÍTULO IV: AUMENTAR OS INVESTIMENTOS E CRIAR CONDIÇÕES FAVORÁVEIS AO VELOCIPEDISMO

Os investimentos são fundamentais para aumentar a adesão ao velocipedismo. Nos últimos anos, foram disponibilizados recursos financeiros significativos a nível da UE para os Estados-Membros e as autoridades locais. A política de coesão da UE proporciona aos Estados-Membros uma fonte essencial de financiamento para as infraestruturas dedicadas ao velocipedismo através de programas nacionais, regionais e transfronteiriços.

Em especial, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional fornece a maior parte das dotações de investimento para o velocipedismo. No total, 21 Estados-Membros e um número significativo de programas transfronteiriços planearam investimentos específicos no velocipedismo⁶⁵. Em 2014-2020, foram investidos 2,1 mil milhões de EUR na construção de ciclovias e vias pedonais em toda a UE, um aumento em relação aos 700 milhões de EUR no período de financiamento anterior, entre 2007 e 2013. No atual período de programação 2021-2027, foram reservados 4,5 mil milhões de EUR para uma série de investimentos em velocipedismo, dos quais 3,2 mil milhões de EUR serão disponibilizados pela UE e 1,3 mil milhões de EUR serão provenientes de recursos nacionais. Tal deverá apoiar mais de 12 000 quilómetros de ciclovias novas ou melhoradas. Estão também a ser executados projetos destinados a melhorar as infraestruturas transfronteiriças para o velocipedismo, nomeadamente no âmbito dos programas Interreg. Estes projetos não se destinam apenas à promoção do turismo, mas também a proporcionar uma alternativa aos automóveis para os trabalhadores transfronteiriços. Desde 2021, foram afetados cerca de 163 milhões de EUR a projetos ligados ao velocipedismo no âmbito do Interreg.

No que diz respeito à mobilidade rural, as iniciativas e projetos no domínio do velocipedismo podem também ser apoiados pela política agrícola comum (PAC) 2023-2027. São exemplos de tais projetos: conversão de uma antiga linha ferroviária numa via verde para a utilização da bicicleta, organização de ralis de ciclismo como meio de promover a interação e a integração sociais, estações de carregamento de bicicletas elétricas, construção de ciclovias e soluções de mobilidade respeitadoras do clima, promoção de ciclovias turísticas e organização de eventos para ciclistas a fim de melhorar a qualidade de vida e a atratividade das zonas rurais⁶⁶. Tal está em consonância com os objetivos e as iniciativas no âmbito da visão a longo prazo para as zonas rurais da Europa⁶⁷, que insta os Estados-Membros e as regiões a desenvolverem estratégias sustentáveis de mobilidade rural que exijam, nomeadamente, esforços para apoiar soluções de mobilidade sem emissões, como o velocipedismo, as ciclovias e as ligações multimodais, incluindo o transporte ativo.

O Mecanismo de Recuperação e Resiliência (MRR), por intermédio dos planos nacionais de recuperação e resiliência, também proporciona recursos significativos para a mobilidade

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure.](#)

⁶⁶ Financiamento através de estratégias de desenvolvimento local ao abrigo do programa LEADER, estratégias para aldeias inteligentes e investimentos em serviços básicos e infraestruturas nas zonas rurais. O LEADER financia estratégias de desenvolvimento local em toda a Europa rural ao abrigo da PAC com um orçamento da UE de 5 mil milhões de EUR para 2023-27.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: Uma visão a longo prazo para as zonas rurais da UE – Para zonas rurais mais fortes, interligadas, resilientes e prósperas, até 2040.](#)

sustentável. Foi afetado um total de 650 mil milhões de EUR aos Estados-Membros através de subvenções e empréstimos ao abrigo do programa NextGenerationEU. Várias medidas incluem o apoio às infraestruturas para o velocipedismo⁶⁸. O montante total afetado a projetos relacionados com o velocipedismo ao abrigo do MRR é estimado em 1,3 mil milhões de EUR.

Mais recentemente, passaram a estar potencialmente disponíveis oportunidades de financiamento adicionais através do Fundo Social em matéria de Clima (FSC) acima referido. Embora os Estados-Membros disponham de flexibilidade na definição das prioridades de financiamento, o Regulamento FSC estabelece uma lista clara de medidas e investimentos elegíveis que podem ser incluídos nos planos. As soluções de mobilidade e transporte com nível nulo ou baixo de emissões, incluindo a aquisição de bicicletas, são elegíveis para apoio, tal como, por exemplo, vales de transporte para serviços de mobilidade partilhada (p. ex., partilha de bicicletas) e investimentos em infraestruturas para o velocipedismo.

O EGUM forneceu informações úteis e exemplos de boas práticas relativas a possíveis medidas relacionadas com o velocipedismo que poderiam ser apoiadas através do FSC⁶⁹. Por exemplo, apoiando as autoridades locais na melhoria das infraestruturas para o velocipedismo e na ligação das estações ferroviárias a centros públicos, como escolas e instalações de saúde (4,7 milhões de EUR do Ministério dos Transportes espanhol para 10 pequenos municípios⁷⁰) ou concedendo incentivos financeiros para a aquisição de bicicletas de carga e reboques a empresários e PME [até 4 000 EUR para bicicletas de carga e 2 000 EUR para reboques através de subvenções regionais à expansão económica da Região de Bruxelas-Capital (Bélgica)⁷¹].

A nível local, com base numa análise preliminar dos 39 planos de investimento avaliados apresentados pelas cidades, o «Capital Hub» da Missão Cidades Inteligentes e com Impacto Neutro no Clima estimou que mais de 4 mil milhões de EUR foram reservados para investimentos previstos em infraestruturas para ciclistas e peões.

6. CAPÍTULO V: MELHORAR A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

O aumento da adesão ao velocipedismo resulta numa maior atenção aos desafios relacionados com a segurança, uma vez que os ciclistas são desproporcionadamente afetados de forma negativa nos acidentes de trânsito, especialmente nas zonas urbanas. Os ciclistas são o único grupo de utentes da estrada na UE em que o número de vítimas mortais aumentou na última década⁷². De acordo com os dados preliminares sobre o número de vítimas mortais na estrada na UE⁷³, o ritmo de melhoria continua a ser lento. Os dados disponíveis mostram que os ciclistas representam 10 % de todas as vítimas mortais. Nas zonas urbanas, os utentes vulneráveis da estrada (peões, ciclistas e utilizadores de veículos motorizados de duas rodas e dispositivos de mobilidade pessoal) representam quase 70 % do número total de vítimas mortais. Muitos mais sofrem ferimentos graves. Também se tem conhecimento de que há uma

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2: RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO relativo à execução do Mecanismo de Recuperação e Resiliência: impulsionar o futuro, https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_pt?filename=COM_2023_545_1_PT_0.pdf.

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ Estatísticas de Segurança Rodoviária 2024 – Comissão Europeia: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en?prefLang=pt.

subnotificação considerável de acidentes rodoviários não fatais envolvendo ciclistas. Uma vez que as estatísticas rodoviárias oficiais são, muitas vezes, apenas as fornecidas pelas forças policiais, as colisões que não resultaram num relatório policial não são frequentemente detetadas, o que significa que um grande número de colisões que causam lesões ou danos materiais não é comunicado.

Na sequência do acordo provisório alcançado em março de 2025 entre o Parlamento Europeu e o Conselho, serão realizados novos progressos na aplicação das regras de segurança rodoviária através da modernização das regras da UE em matéria de cartas de condução⁷⁴. Para proteger melhor os utentes vulneráveis da estrada, as novas regras adaptam os requisitos de formação e de exame, dando maior ênfase à segurança destes utentes da estrada. A Diretiva 2024/3237⁷⁵ contribui igualmente para melhorar a segurança e a proteção dos ciclistas, assegurando que as infrações perigosas em matéria de condução, como os incidentes de «ultrapassagem perigosa» e de «fuga do local», sejam punidas de forma coerente em toda a UE, independentemente do país onde ocorre a infração. É importante salientar que a revisão abrange igualmente as infrações relacionadas com a utilização abusiva de faixas cicláveis. Por último, a fim de facultar mais conhecimentos e informações sobre a segurança rodoviária aos utilizadores vulneráveis da estrada, foi concebido um tema de investigação específico no âmbito do programa de trabalho para 2025 do agregado 5 do Horizonte Europa. Centra-se na segurança dos ciclistas, dos peões e dos utilizadores de dispositivos de micromobilidade⁷⁶.

Em 2024, a Comissão publicou um estudo sobre a necessidade de regras harmonizadas para apoiar o aumento da micromobilidade e o reforço da segurança rodoviária para os dispositivos de mobilidade pessoal⁷⁷. O objetivo do estudo era investigar se o desenvolvimento de uma regulamentação europeia harmonizada para dispositivos de mobilidade pessoal seria viável e desejável. O estudo analisou igualmente o quadro regulamentar aplicável às bicicletas elétricas e de que forma este pode ser melhorado para promover uma implantação (mais) rápida das bicicletas elétricas. O estudo sugeriu várias opções regulamentares.

O EGUM recolheu vários contributos e estudos de casos que fornecem exemplos da forma como as medidas de sensibilização e as campanhas de segurança rodoviária estavam a ser aplicadas. São exemplos interessantes: i) um relatório nacional exaustivo da França⁷⁸ que trata a questão premente da violência motorizada e da partilha do espaço público entre as diferentes categorias de utentes da estrada, incluindo recomendações e ii) uma campanha nacional maltesa que abrange todas as faixas etárias e um vasto leque de partes interessadas, gerida pela entidade reguladora nacional dos transportes e envolvendo estudantes de artes criativas⁷⁹. Na Alemanha, há um amplo apoio a campanhas sobre a utilização segura das bicicletas de pedalada

⁷⁴ Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à carta de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Diretiva (UE) 2024/3237 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2024, que altera a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L, 2024/3237, 30.12.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/por>).

⁷⁶ Abertura: 16 de setembro de 2025 — Prazo(s): 20 de janeiro de 2026; tema [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices](#) [Segurança de Ciclistas, Peões e Utilizadores de Dispositivos de Micromobilidade].

⁷⁷ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increase road safety for personal mobility devices: final report* (não traduzido para português), 2024, <https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](#)

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

assistida eletricamente⁸⁰ e à promoção de «dias de segurança rodoviária» e velocipedismo seguro⁸¹, incluindo testes específicos para crianças⁸² e cursos de formação para idosos⁸³. Por último, mas não menos importante, Portugal desenvolveu um «quadro de referência nacional para ensinar a pedalar» centrado nas escolas⁸⁴ e forneceu a mais de 1 000 escolas a nível nacional mais de 20 000 bicicletas e 2 000 *kits* de segurança.

Alguns Estados-Membros começaram a tomar medidas para combater o furto de bicicletas⁸⁵. É o caso da França, onde já em 2021 foi introduzida a obrigação legal de identificação de novas bicicletas. Até 2025, mais de 7 milhões de bicicletas na França tinham um rótulo de identificação⁸⁶. Em 2024, a Bélgica lançou a plataforma MyBike⁸⁷, uma iniciativa voluntária dos governos federal e regionais em matéria de identificação de bicicletas para prevenir furtos. Embora tenham sido comunicados alguns outros sistemas nacionais ou locais de rotulagem e/ou registo, ainda não existe uma visão de conjunto desta questão em todos os Estados-Membros.

7. CAPÍTULO VI: APOIAR EMPREGOS DE ELEVADA QUALIDADE E O DESENVOLVIMENTO DE UMA INDÚSTRIA EUROPEIA DE CRAVEIRA MUNDIAL NO SETOR DO VELOCIPEDISMO

O relatório de 2024 sobre a via de transição para o ecossistema industrial de mobilidade da UE⁸⁸ analisou a mobilidade como um ecossistema industrial fundamental. A par do setor automóvel, aquático e ferroviário, a via incluiu pela primeira vez o setor do velocipedismo. O relatório salientou o modo como a cadeia de valor do velocipedismo na UE — fabrico, infraestruturas para o velocipedismo, cicloturismo, aluguer de bicicletas, logística de bicicletas e outros serviços — proporciona 1,3 milhões de postos de trabalho e contribui com 21 mil milhões de EUR para o PIB da União Europeia. A cadeia de abastecimento no setor do velocipedismo da UE abrange mais de 1 000 pequenas e médias empresas⁸⁹.

A Comissão congratulou-se com os compromissos assumidos pelas partes interessadas no sentido de: i) reduzir a pegada ambiental e climática associada à produção de bicicletas e bicicletas elétricas, ii) definir metas e implementar práticas sustentáveis e iii) apoiar o velocipedismo enquanto modo de transporte viável e sustentável. As autoridades nacionais, regionais e locais comprometeram-se a investir em parques de estacionamento para bicicletas e outros dispositivos de mobilidade pessoal, para citar apenas alguns exemplos. As empresas dispuseram-se a apoiar a formação profissional, a aplicar medidas para atrair novos talentos e a lançar programas de formação para mulheres no setor do velocipedismo.

De acordo com os dados fornecidos pelas partes interessadas e pelo setor⁹⁰, foram vendidas 20 milhões de bicicletas em 2022, das quais 5,5 milhões eram bicicletas elétricas e 15,3 milhões foram montadas na UE, com 45 %-50 % de todos os componentes fabricados na Europa.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>.

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida — Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#).

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate — ECF](#).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report \(BIMP\)](#).

⁹⁰ [CONEBI/CIE/FEC: EU and UK Market and Industry forecast](#).

De acordo com um relatório do Eurostat de 2024⁹¹, foram produzidas 9,7 milhões de bicicletas na UE em 2023, o que representa uma diminuição de 24 % em relação aos 12,7 milhões de bicicletas produzidas em 2022. O maior produtor de bicicletas em 2023 foi Portugal, com 1,8 milhões de unidades, seguido da Roménia (1,5 milhões), da Itália (1,2 milhões) e da Polónia (0,8 milhões). Os dados mostram que 14 dos 17 países da UE que apresentaram relatórios registaram uma diminuição da produção de bicicletas entre 2022 e 2023. O aumento dos custos de produção, as atuais perturbações da cadeia de abastecimento e as incertezas económicas tiveram um impacto significativo no setor. Em 2023, a UE exportou bicicletas (elétricas e não elétricas) no valor de 1,03 mil milhões de EUR, o que representa uma descida de 10 % em relação ao valor registado em 2022. O valor das importações situou-se em 1,98 mil milhões de EUR, o que representa uma diminuição de 21 % em comparação com 2022⁹².

A UE é líder mundial na partilha de bicicletas e no desenvolvimento de serviços relacionados com o velocipedismo (por exemplo, serviços de subscrição, reparação ou cicloturismo). Contudo, as partes interessadas continuam a referir desafios significativos em matéria de preços (p. ex., as bicicletas e as bicicletas elétricas fabricadas em países não pertencentes à UE podem ser 30 % a 70 % mais baratas, em parte devido a subsídios estatais).

Os instrumentos de defesa comercial da UE (ou seja, medidas anti-*dumping*, antissubvenções e antievasão) têm ajudado a proteger a indústria da UE de práticas comerciais desleais e de concorrência desleal. A fim de justificar economicamente o contributo do velocipedismo para os transportes sustentáveis, foram realizados estudos centrados em Estados-Membros específicos. Estes incluem um estudo sobre a economia do velocipedismo na Bélgica⁹³ e um estudo que avalia a situação atual e as tendências no setor neerlandês do velocipedismo⁹⁴.

Um exemplo valioso de apoio à indústria a nível nacional é fornecido pela França: no âmbito do programa «France 2030», um convite à apresentação de projetos apoia os esforços da indústria de bicicletas para produzir bicicletas e equipamentos associados na França⁹⁵. Este país também criou a iniciativa «Filière vélo»⁹⁶. A iniciativa, que reúne associações com intervenientes económicos, institucionais e territoriais, promove uma visão e medidas comuns para ajudar a desenvolver os vários segmentos empresariais do setor do velocipedismo em todas as regiões da França.

8. CAPÍTULO VII: APOIO À MULTIMODALIDADE E AO CICLOTURISMO

A multimodalidade faz parte dos princípios orientadores da mobilidade urbana sustentável. A declaração sublinha o papel fundamental que o velocipedismo desempenha na melhoria da conectividade multimodal, nomeadamente no contexto do turismo, especialmente em combinação com comboios e autocarros, tanto nas zonas urbanas como rurais. A promoção de soluções multimodais através da integração do velocipedismo com outros modos de transporte tem sido abordada em várias iniciativas legislativas e políticas nos últimos anos. O regulamento

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25)

⁹³ Realizado pela Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Potencial de ganho internacional do setor neerlandês do velocipedismo: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

revisto relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários⁹⁷ contém regras novas e melhoradas para o transporte de bicicletas nos comboios. Estabelece igualmente que, a partir de junho de 2025, os processos de adjudicação de contratos para operar uma importante modernização de comboios e para a aquisição de comboios novos devem incluir um requisito de prever, pelo menos, quatro espaços específicos para o transporte de bicicletas montadas (e não apenas dobradas)⁹⁸. Os Estados-Membros podem também decidir fixar um número superior a quatro como número mínimo para determinados tipos de serviços. Estas regras aplicam-se a todos os serviços ferroviários de passageiros na UE⁹⁹.

A via de transição para o turismo¹⁰⁰ dá destaque à mobilidade sustentável, incluindo o velocipedismo. O último relatório de balanço descreve progressos mensuráveis na execução: vários compromissos apresentados pelas partes interessadas e pelas autoridades regionais e locais incidem sobre medidas relacionadas com o velocipedismo, como, por exemplo, as administrações regionais e locais que desenvolvem e melhoram as infraestruturas para o velocipedismo e as estações de carregamento, bem como as ONG que estabelecem metas concretas para aumentar a mobilidade ativa e sustentável, em especial o cicloturismo¹⁰¹. Está atualmente em desenvolvimento uma estratégia da UE para o turismo sustentável, a publicar em 2026: visa definir um modelo de turismo competitivo, sustentável e inclusivo e abordará também a mobilidade sustentável entre os principais domínios prioritários.

A nível nacional, o EGUM conseguiu identificar exemplos motivadores em matéria de conectividade multimodal e cicloturismo. A Parceria Checa para a Mobilidade Urbana, em conjunto com o Ministério dos Transportes checo, está a aplicar uma abordagem dupla para apoiar a multimodalidade e o cicloturismo. Através do projeto «Active2&Public Transport» (A2PT) na região do Danúbio¹⁰², estão a trabalhar no sentido de reforçar as sinergias entre o velocipedismo e os transportes públicos em toda a região. Tal é feito melhorando as instalações de transporte de bicicletas em autocarros e comboios, modernizando o estacionamento seguro nas plataformas de transporte e apoiando um portal de mapas das vias cicláveis em linha para ajudar a ligar os municípios a uma rede segura de vias de transporte adaptadas aos ciclistas que se deslocam para o trabalho, as escolas, para atividades de lazer ou turismo. O Ministério dos Transportes e da Mobilidade Sustentável espanhol disponibilizou recentemente 10 milhões de EUR aos municípios para a aplicação de novos regimes públicos de partilha de bicicletas e a expansão dos existentes¹⁰³. Em França, as partes interessadas estabeleceram uma estratégia nacional para o cicloturismo¹⁰⁴. Na Alemanha, através de um programa de financiamento específico, o Governo federal tem vindo a apoiar várias medidas que conectam os transportes

⁹⁷ Regulamento (UE) 2021/782 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2021, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (reformulação) (JO L 172 de 17.5.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ As empresas ferroviárias podem fixar um número diferente nos seus planos para o transporte de bicicletas. Sempre que as empresas ferroviárias decidam elaborar esses planos, devem proceder a uma consulta pública.

⁹⁹ No entanto, os Estados-Membros podem decidir isentar os serviços ferroviários urbanos e suburbanos de passageiros destas regras específicas relativas ao transporte de bicicletas nos comboios. Apenas seis Estados-Membros notificaram a Comissão de isenções totais (AT, HU, PT, RO, SK) ou parciais (FR) relativamente a estas regras aplicáveis a estes serviços: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en?prefLang=pt.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en?prefLang=pt.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ Artigo 47.º do BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-seguridad-social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

públicos com o velocipedismo em todo o país. Tal inclui parques de estacionamento seguros para bicicletas privadas nas estações e paragens centrais de transportes públicos¹⁰⁵.

9. CAPÍTULO VIII: MELHORAR A RECOLHA DE DADOS SOBRE O VELOCIPEDISMO

A atual falta de dados à escala da UE sobre o velocipedismo, juntamente com a falta de uma recolha harmonizada de dados e de métodos de monitorização dos progressos, cria um défice significativo de conhecimentos.

O objetivo do estudo financiado pela UE sobre o estado atual e o possível desenvolvimento das infraestruturas para o velocipedismo na União Europeia [o estudo «Cycling Counts» (O Velocipedismo Conta)] é estabelecer **uma base de referência à escala da UE para as infraestruturas de velocipedismo**. Estabelece uma metodologia para a recolha de dados sobre o velocipedismo e a monitorização dos progressos em quatro dimensões: rede de ciclovias, utilização de velocípedes, segurança dos ciclistas e serviços conexos. Até à data, os resultados preliminares permitiram identificar mais de **900 000 km de redes de ciclovias e faixas para ciclistas** a nível da UE¹⁰⁶. O estudo parece também confirmar uma grande variação entre os conjuntos de dados nacionais, regionais e locais identificados no que diz respeito à cobertura geográfica e aos parâmetros de qualidade das infraestruturas. Os dados relativos ao velocipedismo a nível nacional, regional e local estão fragmentados, o que afeta a sua qualidade e tem um impacto significativo na interoperabilidade e na usabilidade dos dados em diferentes plataformas. As conclusões sublinham a necessidade de práticas normalizadas em matéria de metadados, a fim de facilitar a integração e a harmonização dos dados e, em última instância, a necessidade de assegurar a usabilidade abrangente e coerente de conjuntos de dados em toda a UE. Por outro lado, o estudo identificou esforços para estabelecer normas, plataformas e conjuntos de dados nacionais para os dados relativos às infraestruturas de velocipedismo em 18 dos 27 Estados-Membros, o que sugere a necessidade de orientação, colaboração e harmonização também a nível da UE.

Este trabalho não só se baseia, em grande medida, nos esforços em curso do Eurostat — quer para melhorar as estatísticas sobre o velocipedismo e a recolha de dados, quer para desenvolver melhores definições e indicadores pertinentes em matéria de velocipedismo —, como é parte integrante dos mesmos. Em 2024, o Eurostat iniciou a revisão do Questionário Comum e do Glossário para as Estatísticas dos Transportes, em colaboração com a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e o Fórum Internacional dos Transportes. Os trabalhos tiveram em conta questões como a recolha de estatísticas sobre a mobilidade ativa e partilhada, a definição do que constitui «infraestruturas para o velocipedismo» e a forma de obter dados comparáveis sobre o velocipedismo. O Questionário Comum está atualmente a ser atualizado para incluir variáveis sobre os diferentes tipos de infraestruturas para o velocipedismo a recolher a partir de 2026. Estão também a ser adotadas definições atualizadas dos diferentes tipos de infraestruturas para o velocipedismo, que serão publicadas até ao final de 2025 na sexta edição do Glossário para as Estatísticas dos Transportes.

Prevê-se que os dados relacionados com o velocipedismo se tornem mais acessíveis graças à aplicação do regulamento delegado relativo aos serviços de informação de viagens

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

¹⁰⁶ Principais resultados a nível da UE: 303 346 km de pistas cicláveis, 30 080 km de faixas para velocípedes e 581 021 km de vias de circulação mistas favoráveis à utilização de bicicletas: extensão total da rede: 914 447 km.

multimodais¹⁰⁷ e do futuro regulamento de execução relativo aos indicadores de mobilidade urbana ao abrigo do Regulamento RTE-T. O regulamento relativo aos serviços de informação de viagens multimodais inclui a obrigação de tornar as informações sobre todos os modos de transporte regular, transporte a pedido e transporte pessoal acessíveis através dos pontos de acesso nacionais (PAN)¹⁰⁸. Esta obrigação aplica-se aos dados que já existem em formato digital, incluindo alguns dados relacionados com o velocipedismo. A Comissão apoia os esforços para melhorar a acessibilidade dos dados através dos PAN no contexto da NAPCORE¹⁰⁹, que é cofinanciada pelo Mecanismo Interligar a Europa. Entre vários temas, a NAPCORE ocupa-se dos dados relativos a locais de estacionamento para velocípedes, dos dados relativos ao velocipedismo em tempo real e dos dados relativos às infraestruturas para o velocipedismo.

As medidas relativas às infraestruturas para o velocipedismo e ao planeamento da mobilidade no âmbito do programa de trabalho anual da União de 2025 para a normalização europeia¹¹⁰ incluem especificamente o desenvolvimento de normas europeias para a rede de ciclovias, a fim de apoiar o planeamento dos itinerários em tempo real. Estas medidas também otimizam as infraestruturas para o velocipedismo e melhoram a gestão do tráfego através da normalização dos dados sobre as redes de ciclovias, bem como o estacionamento para bicicletas e o comportamento dos ciclistas.

O EGUM conseguiu identificar diferentes tipos de medidas nacionais que contribuem para a compreensão das tendências do velocipedismo, das infraestruturas e do comportamento dos utilizadores, incluindo novos conjuntos de dados, estudos e ferramentas que servem para melhorar sistematicamente a recolha e análise de dados. Por exemplo, a administração sueca dos transportes (Trafikverket) publicou um relatório¹¹¹ que compila os dados nacionais existentes sobre a evolução do velocipedismo nos últimos anos. Tal proporciona uma panorâmica mais clara das tendências na adesão ao velocipedismo, disponibilidade de infraestruturas e segurança, o que apoia a elaboração de políticas baseadas em dados concretos a nível nacional. Foram também fornecidas informações úteis por dois projetos financiados pela UE centrados no velocipedismo inteligente: MegaBITS¹¹² e MERIDIAN¹¹³. No âmbito destes projetos, foi desenvolvido um *European Roadmap for Smart Cycling* [Roteiro europeu para o velocipedismo inteligente]¹¹⁴, que fornece uma estratégia baseada em dados para a integração de ferramentas digitais nas infraestruturas e políticas para o velocipedismo em toda a UE.

10. CONCLUSÃO

A Declaração Europeia sobre o Velocipedismo representa um marco importante no caminho para o reconhecimento do papel do velocipedismo na política de transportes da UE. Embora

¹⁰⁷ Regulamento Delegado (UE) 2024/490 da Comissão, de 29 de novembro de 2023, que altera o Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à prestação de serviços de informação de viagens multimodais à escala da UE (JO L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en?prefLang=pt.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Programa de trabalho anual da União de 2025 para a normalização europeia (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf

muitas das iniciativas e exemplos descritos no presente relatório não possam ser identificados exclusivamente como um resultado direto da declaração, o número e a variedade de medidas atestam a dinâmica crescente e o maior reconhecimento dos retornos positivos associados às políticas e medidas relativas ao velocipedismo.

Apesar de ainda ser demasiado cedo para avaliar o impacto a longo prazo da declaração, já foram detetadas tendências promissoras. Com um maior acompanhamento a nível da UE, nacional e local, é provável que a aplicação continuada dos princípios estabelecidos na declaração produza resultados ainda mais positivos no futuro. Tal permitirá uma transição para uma mobilidade mais sustentável, acessível, comportável, segura e saudável, gerando um elevado valor acrescentado para a UE e a sua economia.

Existe um apreço generalizado pela criação de plataformas específicas para o intercâmbio de experiências e boas práticas em matéria de velocipedismo entre os Estados-Membros, através dos pontos de contacto nacionais para o velocipedismo recentemente criados, e com as partes interessadas, através do Grupo de Peritos em Mobilidade Urbana. Estas iniciativas são suscetíveis de resultar numa colaboração profícua.

Registaram-se progressos desiguais na aplicação dos compromissos estabelecidos em cada um dos oito capítulos da declaração. A aplicação encontra-se numa fase mais avançada no que diz respeito às políticas, infraestruturas e investimentos em matéria de velocipedismo. Tal deve-se à sua natureza a longo prazo, às boas práticas já em vigor em vários Estados-Membros e à experiência adquirida até à data.

No entanto, há ainda muito a fazer.

Embora a maioria dos Estados-Membros tenha em vigor políticas e medidas relativas ao velocipedismo, os restantes são instados a fazer o mesmo. Além disso, todos eles são chamados a utilizar plenamente as opções de financiamento da UE disponíveis, como o Fundo Social em matéria de Clima.

É necessário prestar atenção aos seguintes domínios para melhorar as infraestruturas de velocipedismo da UE: i) infraestruturas logísticas para velocípedes (p. ex., microplataformas), ii) soluções seguras de estacionamento para bicicletas, iii) infraestruturas de carregamento nos edifícios, iv) infraestruturas de transporte de bicicletas nos comboios e v) segurança global das infraestruturas de velocipedismo. O reforço das medidas de segurança, como a conceção de infraestruturas e uma execução mais rigorosa, é, de facto, fundamental para reduzir drasticamente o número de mortes e ferimentos entre os ciclistas. Além disso, a adaptação das infraestruturas de velocipedismo às alterações climáticas também deve ser tida em conta na conceção das referidas infraestruturas.

A elaboração de uma panorâmica das medidas destinadas a combater novamente o roubo de bicicletas na UE seria um primeiro passo para aprofundar a compreensão das questões em causa e avaliar se uma ação conjunta coordenada a nível da UE proporcionaria valor acrescentado.

Seriam necessárias práticas mais abrangentes e sistemáticas de recolha e monitorização de dados, com um contributo estruturado das autoridades públicas, das partes interessadas e do setor, para uma avaliação contínua e regular dos progressos. Além disso, o fornecimento de dados relativos ao velocipedismo, tal como definido no Regulamento Delegado (UE) 2024/490 (MMTIS), será fundamental. Por outro lado, a exploração dos resultados do estudo «Cycling Counts» será fundamental para acompanhar o desenvolvimento de infraestruturas para o velocipedismo na Europa.

Por último, temas como a inclusividade e a cooperação com o setor também exigem mais atenção por forma a acelerar significativamente os progressos.