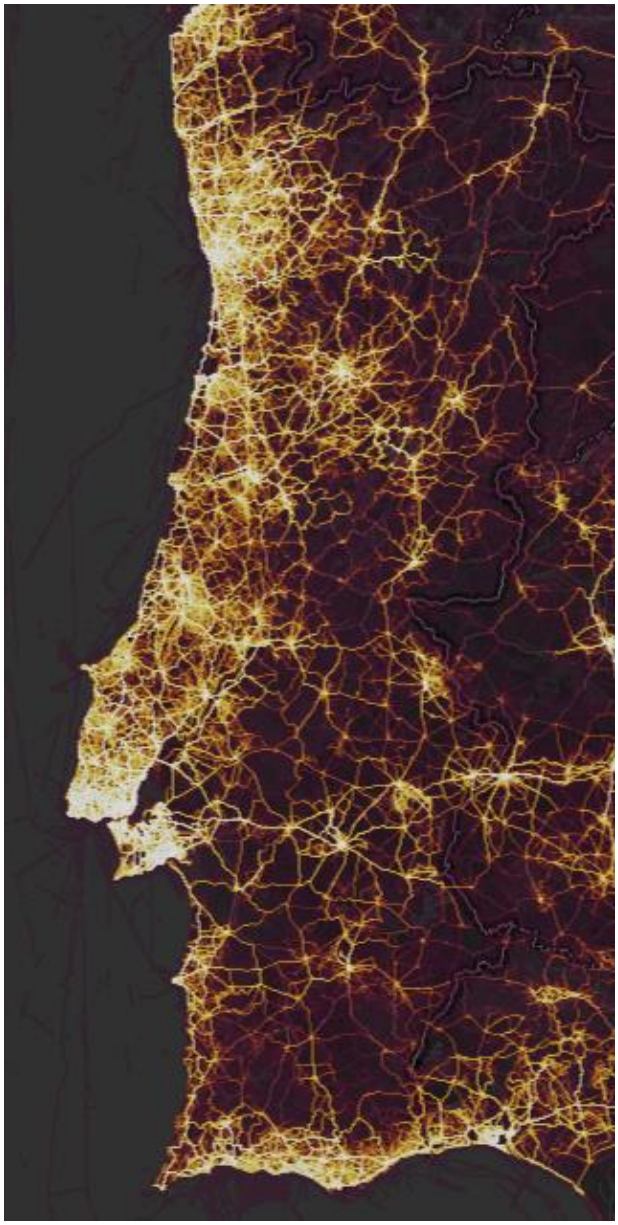
REPÚBLICA PORTUGUESA

AMBIENTE E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA



Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa

ENMA 2020-2030

[Documento de trabalho. Versão 18mar2019]

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa (2020-2030)

Índice

1. CONTEXTO 5
RAZÕES PARA PROMOVER A MOBILIDADE ATIVA 5
DIAGNÓSTICO 9
PORQUÊ UMA ESTRATÉGIA NACIONAL? 17

2. VISÃO E OBJETIVOS 19
VISÃO 20
MISSÃO 20
FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO 21
RESULTADOS ESPERADOS 22

3. LIDERANÇA E GOVERNANÇA 23

3.1. COORDENAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS AO NÍVEL CENTRAL E LOCAL 24
3.1.1 Comissão Interministerial para as Mobilidade Ativa 24
3.1.2.Equipa de Missão 24
3.1.3.Identificar e mobilizar elementos, recursos e canais de contacto direto 26
3.1.4.Integrar a mobilidade ativa nas políticas públicas, de forma concreta 26

3.2. Garantia de processos participados 26
3.2.1. Criar Fóruns da Mobilidade 26
3.2.2. Reforçar a participação pública 26

4. ENQUADRAMENTO E LEGISLAÇÃO 27

4.1. Enquadramento regulatório garantindo segurança e conforto de peões e ciclistas 27
4.1.1. Aperfeiçoar o Código da Estrada (CE) 27
4.1.2. Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST) 28
4.1.3. Avaliar a introdução do Princípio da Responsabilidade Objetiva 28
4.1.4. Avaliar o alargamento do âmbito do Fundo de Garantia Automóvel (FGA) 28
4.1.5. Alargar o âmbito e cobertura dos patrulheiros de trânsito 28
4.1.6. Melhorar legislação sobre condições de trabalho 28
4.1.7. Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar 28

4.2. Regulação territorial favorecendo os modos ativos de transporte 29
4.2.1. Contemplar as redes pedonais e cicláveis nos instrumentos de gestão territorial 29
4.2.2. Assegurar a articulação intermunicipal no desenvolvimento de redes 29

4.2.3. Incluir mecanismos de promoção da mobilidade ativa na legislação urbanística 29
4.2.4. Regular cargas e descargas de mercadorias em zonas urbanas 29

5. INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO 30

5.1. Aprofundamento e disseminação do conhecimento técnico e científico 30
5.1.1. Apoiar a investigação aplicada ao contexto nacional 30
5.1.2. Promover a partilha de conhecimento especializado 30

6. EIXO DE INTERVENÇÃO #1: INFRAESTRUTURAS E INTERMODALIDADE 30

6.1. Mobilidade ativa fácil e atrativa, com infraestrutura adequada 32
6.1.1. Desenvolver e aplicar um normativo nacional para intervenções físicas 32
6.1.2. Privilegiar, priorizar e promover a implementação de intervenções "ligeiras" 32
6.1.3. Eliminar descontinuidades e obstruções nas vias para peões e ciclistas 33
6.1.4. Generalizar medidas de acalmia de tráfego em zonas urbanas 33
6.1.5. Tornar as interseções para peões e ciclistas seguras e confortáveis 33
6.1.6. Massificar a instalação de estacionamentos de bicicleta 33
6.1.7. Facilitar a mobilidade ativa nas zonas urbanas 33
6.1.8. Criar e mapear redes pedonais e cicláveis intermunicipais de excelência 34
6.1.9. Promover percursos pedonais e cicláveis para desporto e lazer 34

6.2. Promoção da intermodalidade e integração com transportes públicos 34
6.2.1. Intervir junto dos operadores de transporte público 34
6.2.2. Fomentar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas 34

7. EIXO DE INTERVENÇÃO #2: CAPACITAÇÃO E APOIO 35

7.1. Intervenção junto de peões, ciclistas e automobilistas 35
7.1.1. Implementar um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar 35
7.1.2. Incluir o ciclismo como matéria nuclear do currículo de educação física 35
7.1.3. Estimular a mobilidade ativa junto de pessoas com deficiência 35
7.1.4. Reforçar a formação para a cidadania rodoviária 36

7.2. Formação específica para profissionais 36
7.2.1. Promover competências técnicas e académicas 36
7.2.2. Melhorar a formação de motoristas 36
7.2.3. Formar formadores de utilizadores profissionais 36
7.2.4. Criar centro de informação interdisciplinar 36

7.3. Capacitação de decisores 37
7.3.1. Promover encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa 37
7.3.2. Realizar ações locais de capacitação e discussão 37

7.4. Fiscalização de incumprimentos legais e regulamentares 37
7.4.1. Aumentar a fiscalização efetiva do Código da Estrada 37

7.4.2. Aumentar a fiscalização efetiva dos níveis de poluição de viaturas 37
7.4.3. Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta 37

7.5. Incentivos fiscais 38
7.5.1. Implementar medidas de apoio à aquisição de bicicletas 38
7.5.2. Incrementar os benefícios para entidades públicas e privadas 38

8. EIXO DE INTERVENÇÃO #3: CULTURA E COMPORTAMENTOS 38

8.1. Promover uma forte cultura de mobilidade ativa 39
8.1.1. Promover "Visão Zero" na sinistralidade rodoviária **39**
8.1.2. Criar oportunidades de reconhecimento de "campeões" 39
8.1.3. Intervir junto dos jovens em idade escolar 39
8.1.4. Promover mudança de comportamentos em grupos específicos da população 39
8.1.5. Criar uma plataforma de comunicação digital integrada 40
8.1.6. Incentivar e apoiar a realização de eventos e iniciativas populares 40
8.1.7. Promover campanhas publicitárias e ativar parcerias 40

9. MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO 41

9.1.Monitorização de resultados 41
9.1.1. Estabelecer um conjunto de indicadores de desempenho 41
9.1.2. Implementar uma rede nacional de monitorização 41
9.1.3. Adaptar sistemas complementares de recolha de dados 42

9.2.Avaliação de desempenho e retorno de investimento 42
9.2.1. Avaliar e rever periodicamente a estratégia nacional 42
9.2.2. Avaliar e comparar resultados a nível regional, concelhio, local e setorial 42

10. FINANCIAMENTO 42

11. MAPA DE MEDIDAS 44

GLOSSÁRIO 52

Março 2019

lustrações da capa (a partir da aplicação "Strava"):

"mapa de calor" - mobilidade ativa na Área Metropolit. Porto, Área Metropolit. Lisboa e em Portugal Continental

CONTEXTO

Privilegiar a mobilidade ativa em detrimento do transporte individual motorizado é uma tendência crescente nas sociedades desenvolvidas, pela excelente relação custo-benefício e enormes vantagens que proporciona em áreas fundamentais para a qualidade de vida de todos - mesmo para quem (ainda) não se desloca ativamente.

A utilização da bicicleta, em particular, contribui para a maioria dos objetivos de desenvolvimento sustentável definidos pela Organização das Nações Unidas (ONU)[1], e a sua promoção deve ser encarada de forma objetiva, sistematizada, transversal e ambiciosa. Com a progressiva disponibilidade de bicicletas com assistência elétrica, que ampliam e permitem generalizar o alcance dos benefícios decorrentes da adoção de padrões de deslocação ativos na sociedade, há fortes razões para adotar novas formas de mobilidade e melhorar a utilização do sistema de transportes.

RAZÕES PARA PROMOVER A MOBILIDADE ATIVA

- **Faz bem à saúde**

  Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a inatividade física constitui um dos principais fatores de risco para o desenvolvimento de doenças crónicas não transmissíveis, como a diabetes, a depressão, as doenças cérebro-cardiovasculares, oncológicas e respiratórias. Em Portugal, um dos países da União Europeia (EU) onde menos se pratica exercício físico, a presente situação constitui atualmente um sério problema de saúde pública, contribuindo negativamente para o bem-estar físico e mental de parte significativa da população.

  Andar a pé e usar a bicicleta nas deslocações quotidianas contribuem para reduzir os riscos e patologias associadas ao sedentarismo, que diminuem com a prática diária de atividade física.

  Complementarmente, uma redução do uso dos veículos motorizados beneficia a saúde de todos, aumentando a qualidade do ar que respiramos e reduzindo a

[1] European Cyclists' Federation (2015). Cycling delivers on the global goals [*online*; consultado a 22.11.2018 em *https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf*].

poluição sonora, em particular nas cidades, onde a principal fonte de ruído é o tráfego motorizado.

Um contexto urbano e rodoviário mais favorável a ciclistas e peões também contribui para moderar a velocidade excessiva de veículos motorizados, e para reduzir a sinistralidade rodoviária que, no nosso país, apresenta ainda níveis elevados de vítimas mortais e feridos.

- **Fortalece a economia e cria emprego**

  A bicicleta é um meio de transporte económico e prático de usar. Nos percursos até 3 a 5 km, pedalar é a forma mais rápida e fiável de deslocação (Fig.1), permitindo estacionar rapidamente e mais próximo do destino, com total flexibilidade nos horários e uso racional do espaço público.

  Para além de aumentar a produtividade da economia, ao reduzir o dispêndio de tempo em deslocações, reduz os encargos com o congestionamento de tráfego nas localidades e racionaliza o uso do espaço urbano necessário para deslocações e estacionamento (Fig.2). Um maior recurso aos modos ativos em Portugal reduzirá os encargos diretos e indiretos associados à sinistralidade rodoviária, e tornará mais resiliente e menos dependente do exterior o sistema de transportes, equilibrando a balança comercial do país.

  A deslocação ativa para o trabalho ou escola reduz o absentismo por doença, e permite significativas poupanças individuais com transportes, facilitando e alargando o acesso a oportunidades de trabalho por parte dos trabalhadores.

  Mais peões e ciclistas em circulação proporcionam maior sensação de segurança nas ruas, e mais oportunidades de interação social, beneficiando a economia de proximidade, pois o número médio de visitas a estabelecimentos comerciais tende a aumentar, bem como o nível total de consumo per capita[2].

[2] European Cyclists' Federation (2016). Shopping by bike: Best friend of your city centre. [*online*; consultado a 20.11.2018 em *https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES_internet.pdf*]

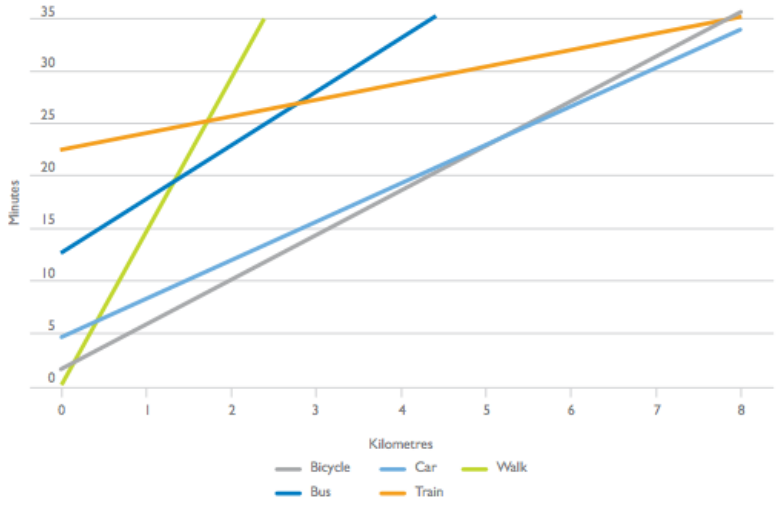


Fig. 1 – Velocidade relativa dos vários meios de transporte em contexto urbano
[fonte: *Comissão Europeia, Cycling: the way ahead for towns and cities (1999)*].

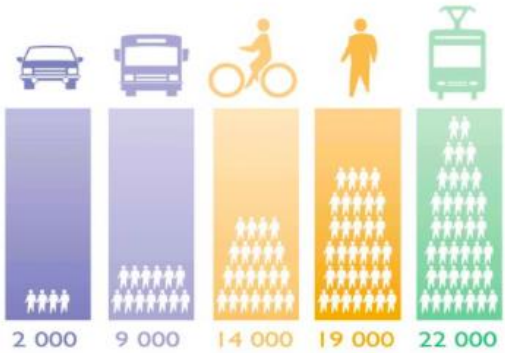


Fig. 2 – Número potencial de pessoas transportadas num canal urbano com 3,5 m de largura, no período de uma hora
[fonte: *Bota & Papendrecht, traffic operation of bicycle traffic (TU-Delft, 1991)*]

Concomitantemente, o turismo com bicicleta é uma atividade sustentável e vantajosa, trazendo grandes benefícios aos territórios que o promovem, ao estimular, sem excessiva carga ambiental, o desenvolvimento de atividades económicas em zonas rurais, e potenciando a articulação com o transporte público no interior do país.

A integração do modo ciclável nas deslocações pendulares permite usufruir da liberdade de escolha e vantagens que a intermodalidade proporciona, ampliando significativamente a área de cobertura da rede de transportes públicos, e aumentando o retorno do investimento.

Um incremento da atividade física contribui para reduzir os pesados encargos públicos com o Serviço Nacional de Saúde (SNS), que são estimados em aproximadamente 900 milhões de euros[3] por ano, diretamente associados ao sedentarismo e inatividade física.

A fileira industrial da bicicleta é mais trabalho-intensiva que outras no setor dos transportes, sendo Portugal um dos principais exportadores europeus[4], com um crescimento consistente da produção para exportação nos últimos anos, que pode ser potenciada por um aumento da procura do mercado interno e dinâmicas de promoção integradas.

- **Melhor para o ambiente**

Os compromissos nacionais decorrentes do Acordo de Paris, no sentido de garantir a neutralidade carbónica em 2050, implicam uma progressiva descarbonização da economia, na qual os transportes têm uma parte decisiva, importando alterar profundamente os padrões de deslocação, para tornar o setor sustentável em termos ambientais.

O Roteiro para a Neutralidade Carbónica e o Plano Nacional de Energia e Clima estabelecem que, até 2030, as emissões de gases de efeito de estufa terão de ser reduzidas entre 45% e 55%, e que 45% a 47% do consumo de energia terá de ser de origem renovável[5]. Neste contexto, as deslocações realizadas a pé ou com bicicleta constituem opções sensatas do ponto de vista energético, em particular em relação ao automóvel individual, ao consumirem muito menos recursos energéticos, tornando o transporte de pessoas e bens mais eficiente. Enquanto que a produção de um automóvel tem um custo ambiental de várias toneladas de CO_2, produzir uma bicicleta e assegurar a sua manutenção consome escassos recursos[6].

[3] Teixeira, P. (2017). Quanto custa a inatividade física em Portugal? [*online*; consultado a 20.11.2018 em *https://www.dgs.pt/em-destaque/quanto-custa-a-inatividade-fisica-em-portugal.aspx*].
[4] Os dados oficiais (Eurostat) mostram que Portugal foi, em 2017, o segundo maior exportador europeu em quantidade, com cerca de 1.730.000 bicicletas (principalmente para o mercado espanhol, francês e italiano).
[5] O Roteiro para a Neutralidade Carbónica estabelece ainda a meta de redução de emissões de gases de efeito de estufa de 85% a 90%, em 2050.
[6] European Cyclists' Federation (2011). Cycle more often 2 cool down the planet! Quantifying CO2 savings of cycling. [*online*; consultado a 20.11.2018 em *https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_CO2_WEB.pdf*].

Substituir a utilização do automóvel por modos ativos também reduz a poluição sonora e as emissões poluentes produzidas pelo setor dos transportes (partículas, gases de escape, poeiras de pneus e travões).

- **Mais Cidadania**

Em pouco mais de três décadas, despromoveram-se de forma inaceitável atividades como brincar na rua ou ir de bicicleta para a escola. Na verdade, a opção pela mobilidade ativa confere mais autonomia, responsabilidade e perspetivas de exploração do mundo em redor às crianças e jovens que, no futuro, serão condutores mais conscientes, e permite poupanças significativas face ao transporte diário dos alunos em automóvel.

Uma sociedade que garante ao indivíduo liberdade para escolher andar a pé ou de bicicleta nas suas deslocações quotidianas evidencia um espaço público mais democrático, que a todos serve condignamente e de igual forma, incluindo grupos mais sensíveis a condições de circulação desconfortáveis ou inseguras, como crianças ou idosos[7].

Adicionalmente, andar a pé e usar a bicicleta contribui para a humanização das cidades e promove o exercício da cidadania, a participação na vida pública e a inclusão social , reduzindo desigualdades, aumentando o sentido comunitário e o bem-estar individual e coletivo, sendo para isso indispensável que o espaço urbano garanta condições de segurança e conforto.

DIAGNÓSTICO

O que está a Europa a fazer para promover o uso da bicicleta

Tendo em conta as vantagens decorrentes da promoção da mobilidade ativa e, em particular, do uso da bicicleta, tem-se alargado o consenso ao nível europeu em torno do tema.

Um estudo encomendado pelo Parlamento Europeu em 2012[8], estimou em 2,2 mil milhões o número de viagens de turismo com bicicleta na União Europeia, totalizando 20 milhões de estadias e um impacto económico de 44 mil milhões de euros, por ano.

[7] Pucher, J. e Buehler, R (2016). Walking and Cycling for Healthy Cities. [*online*; consultado a 20.11.2018 em *https://ralphbu.files.wordpress.com/2015/03/w-c-h-c.pdf*].
[8] Parlamento Europeu (2012). The European Cycle Route Network Eurovelo. [*online*; consultado a 20.11.2018 em *http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET(2012)474569_EN.pdf*].

Desde então, tem havido um investimento crescente na promoção do turismo ativo com bicicleta, nomeadamente com a promoção da Rede Eurovelo, mas também com a implementação de várias políticas nacionais de promoção do turismo com bicicleta.

A promoção da bicicleta em contexto quotidiano também tem ganho crescente visibilidade. Em 2014, a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e a OMS assinaram a Declaração de Paris, comprometendo-se a iniciar o desenvolvimento de um programa pan-europeu para promover a bicicleta, apoiado por diretrizes e instrumentos para apoiar a implementação de políticas nacionais.

A Federação Europeia de Ciclistas (ECF), com um grupo alargado de entidades do setor da indústria, lazer, mobilidade e desporto, apresentou à UE, em 2017, um conjunto de recomendações para a implementação de uma estratégia europeia, tendo como principais objetivos garantir igualdade no sistema de transportes para o modo ciclável; incrementar o uso da bicicleta em 50%, entre 2020 e 2030; reduzir para metade as vítimas mortais e feridos graves por quilómetro percorrido em bicicleta; e ampliar o investimento europeu para 3 MM€ euros (2021-2027) e 6 MM€ (2028-2034).

Atualmente, a fileira da bicicleta já é responsável por cerca de 650 mil postos de trabalho, sendo estimado que o número de bicicletas com assistência elétrica (EPAC) em circulação na Europa seja de 6,5 milhões, número que poderá superar os 60 milhões em 2030[9].

A OMS lançou em 2018 o Plano Global de Promoção da Atividade Física (GAPPA), que pretende reduzir a inatividade física em 15% até 2030, mobilizando agentes públicos e privados numa abordagem sistémica com amplos benefícios sociais e económicos, e no qual a mobilidade ativa é peça central.

Embora não exista ainda um plano europeu, um número relevante de países e cidades europeias está já a implementar programas integrados de promoção do uso da bicicleta, com objetivos ambiciosos (Quadro 1).

[9] European Cyclists' Federation (2017). EU Cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030. [*online*; consultado a 20.11.2018 em *https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf*].

Quadro 1 - Objetivos oficiais para a utilização da bicicleta em várias cidades europeias (fonte: ECF, 2015)

CIDADE / REGIÃO	PAÍS	QUOTA MODAL (base)	QUOTA MODAL (objetivo)	Incremento
Berlim	Alemanha	13% (2014)	20% (2025)	x1,5
Dublin	Irlanda	7% (2011)	25% (2020)	x3,5
Londres	Reino Unido	2% (2011)	5% (2026)	x2,5
Copenhaga	Dinamarca	41% (2013)	50% (2025)	x1,2
Bratislava	Eslováquia	2% (2012)	10% (2020)	x5
Viena	Austria	7% (2014)	12% (2020)	x1,7

Em que ponto estamos, a nível nacional?

Nos últimos anos, assistiu-se a uma inversão da tendência verificada nas últimas décadas, em relação aos modos ativos e, em particular, à bicicleta enquanto modo de transporte.

O CiclAndo (Plano para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves), apresentado em 2012, lançou as bases para uma progressiva sensibilização para a mobilidade ativa e tornou claras as vantagens de uma mudança de paradigma.

O enorme potencial que Portugal apresenta para se tornar um destino de excelência para a prática de caminhadas e ciclismo de lazer, incentivou o desenvolvimento de medidas regionais e locais de promoção do turismo ativo, coordenadas posteriormente ao nível nacional pelo Turismo de Portugal que, após ter lançado em 2017 a iniciativa "Portuguese Trails" (que integra percursos pedestres e de ciclismo de estrada e fora de estrada, com uma rede nacional de Centros BTT), apresentou, em 2018, uma proposta para a Sinalização de Rotas Cicláveis.

Com o apoio do Instituto Português do Desporto e Juventude (IPDJ) e do Instituto Nacional para a Reabilitação (INR), a Federação Portuguesa de Ciclismo (FPC) lançou em 2014 o Programa Nacional de Ciclismo para Todos (PNCpT), que tem contribuído para apoiar a transição da prática desportiva e recreativa para o contexto quotidiano, e inclui o projeto "O Ciclismo vai à Escola" que, em articulação com a Direção-Geral da Educação (DGE), está a ensinar a pedalar os alunos, alcançando em 2018 um universo de 10 mil alunos.

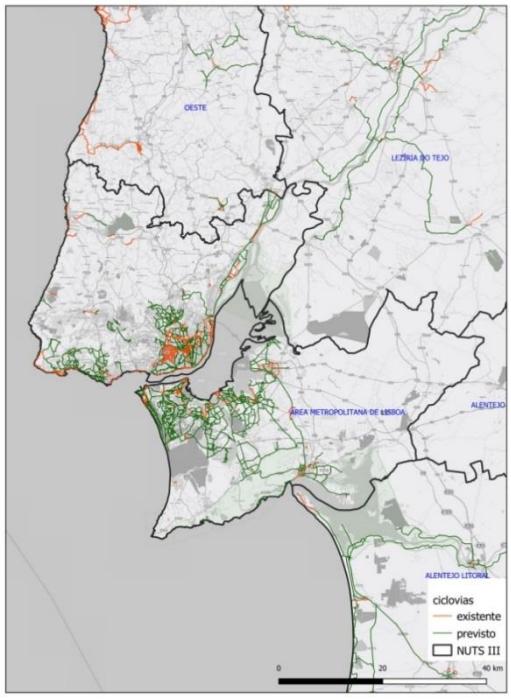


Fig. 3 - Rede ciclável potencial (existente + prevista) na AML (fonte: IMT, 2018)

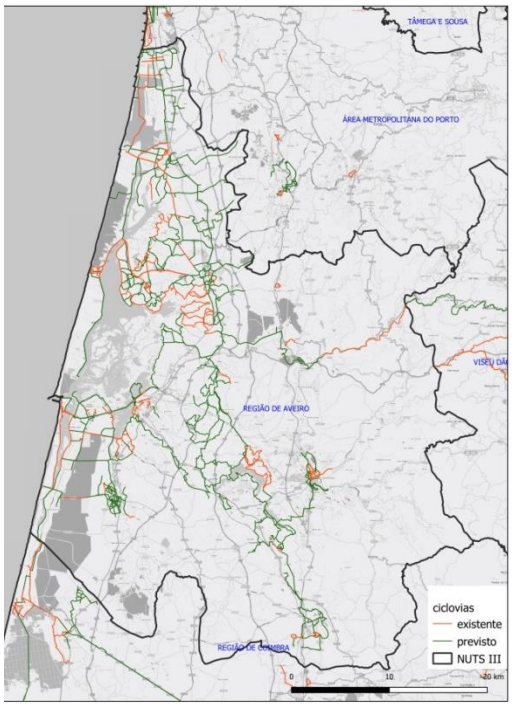


Fig. 4 - Rede ciclável potencial (existente + prevista) na CIM Aveiro (fonte: IMT, 2018)

Nas universidades, o programa U-BIKE[10] tem proporcionado a milhares de alunos e também a docentes e funcionários, a possibilidade de utilizarem bicicletas nas suas deslocações, mediante um pioneiro sistema de disponibilização de 2.500 velocípedes tradicionais e com assistência elétrica.

Verifica-se também uma dinâmica promissora na construção de redes municipais de ciclovias (Fig. 3 e Fig. 4). Os Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano (PEDU) e os Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) ampliaram, ao nível municipal, o investimento disponível para apoiar alterações significativas no padrão de deslocações nas localidades. As ciclovias atualmente em fase de execução, financiadas através do Fundo de Coesão, constituirão, em 2023, uma rede ciclável nacional superior a 6 mil km (Quadro 2).

[10] Projeto "Promoção de Bicicletas Elétricas e Convencionais nas Comunidades Académicas", financiado pelo Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no uso de Recursos (POSEUR), e representando um investimento total superior a 6 M€ em 15 estabelecimentos do ensino superior.

Quadro 2 - Rede ciclável existente e prevista, em Portugal Continental
(fonte: Fundo Ambiental / IMT, 2018)

NUTS III (CIM e AM)	Ciclovias Existentes (km)	Ciclovias Previstas (até 2023, km)	Portugal Ciclável (até 2030, km)	Rede 2030 (km)
ÁREA METROPOLIT. LISBOA	273	1 295	225	1 793
REGIÃO DE AVEIRO	249	629	42	919
OESTE	213	68	8	289
ÁREA METROPOLIT. PORTO	178	156	269	603
TERRAS DE TRÁS-OS-MONTES	175	41	8	224
VISEU DÃO LAFÕES	133	95	19	247
ALTO MINHO	124	131	8	263
REGIÃO DE LEIRIA	115	144	14	273
REGIÃO DE COIMBRA	87	316	15	418
TÂMEGA E SOUSA	43	73	41	156
ALTO TÂMEGA	41	328	8	376
DOURO	35	91	8	134
LEZÍRIA DO TEJO	34	234	8	276
ALENTEJO LITORAL	31	450	0	481
MÉDIO TEJO	23	5	15	43
AVE	16	156	70	242
ALTO ALENTEJO	12	27	0	39
BAIXO ALENTEJO	6	37	8	51
ALENTEJO CENTRAL	0	150	8	158
CÁVADO	0	230	32	261
ALGARVE	n.d.	n.d.	38	38
BEIRA BAIXA	n.d.	n.d.	8	8
BEIRAS E SERRA DA ESTRELA	n.d.	n.d.	15	15
TOTAIS	1 787	4 655	864	7 306

A estas acrescem os mais de 850 km previstos no âmbito do Programa Portugal Ciclável 2030, destinados sobretudo à interconexão de redes municipais, o que resulta numa rede nacional em 2030, apenas com os planos conhecidos no presente, superior aos 7 mil km. Importa manter o investimento dos municípios para além de 2023, de forma a que a rede completa se aproxime dos 10 mil km em 2030.

A fileira industrial da bicicleta no nosso país está a beneficiar desta tendência global (Quadro 3), e Portugal é já o terceiro maior país fabricante europeu, com uma fileira industrial localizada na Região de Aveiro, que exporta maioritariamente a sua produção.

Quadro 3 - Produção e venda de bicicletas, nível de emprego na fileira industrial em Portugal
(fonte: ABIMOTA, 2017)

BICICLETAS (prod. 2017)	Unidades	Valor (€)
BTT	730.249	120.149.734
Trekking	120.485	16.593.889
Urbanas	271.550	35.807.865
Dobráveis	53.013	8.733.626
Estrada	7.828	1.322.520
EPAC	23.000	12.158.253
Criança (roda 16'' a 24'')	784.069	58.224.171
Total (bicicletas)	1.980.160	252.990.058
Total (peças e acessórios)		105.000.000
Total (acum.)		357.990.058

BICICLETAS (vendas 2017)	Unidades
Adulto	206.448
Criança (roda 16'' a 24'')	155.226
EPAC	8.685
Total	361.674

EMPREGO (2017)	Nº Trab.
Prod. Bicicletas	1.691
Prod. Peças e acessórios	4.829
Total	6.520

No entanto, e apesar de, nos últimos anos, terem sido desenvolvidas várias iniciativas, os dados disponíveis mostram um contexto desafiante para os chamados "utilizadores vulneráveis" das vias rodoviárias, em particular para os ciclistas, e demonstram a necessidade de uma intervenção estruturada para mudar o paradigma da mobilidade em Portugal.

A ECF colocou Portugal na 27ª posição em 28 países europeus em relação às condições de contexto para pedalar, devido à elevada sinistralidade e à reduzida quota modal da bicicleta[11]. A estatísticas indicam que, no nosso país, e apesar do investimento realizado em prevenção, ainda morrem anualmente cerca de 600 pessoas[12] vítimas de sinistralidade rodoviária.

[11] European Cyclist' Federation (2015). Cycling Eurobarometer.
[12] De 2016 para 2017, verificou-se uma subida de 563 para 602 fatalidades nas estradas portuguesas. (Dados ANSR, vítimas a 30 dias).

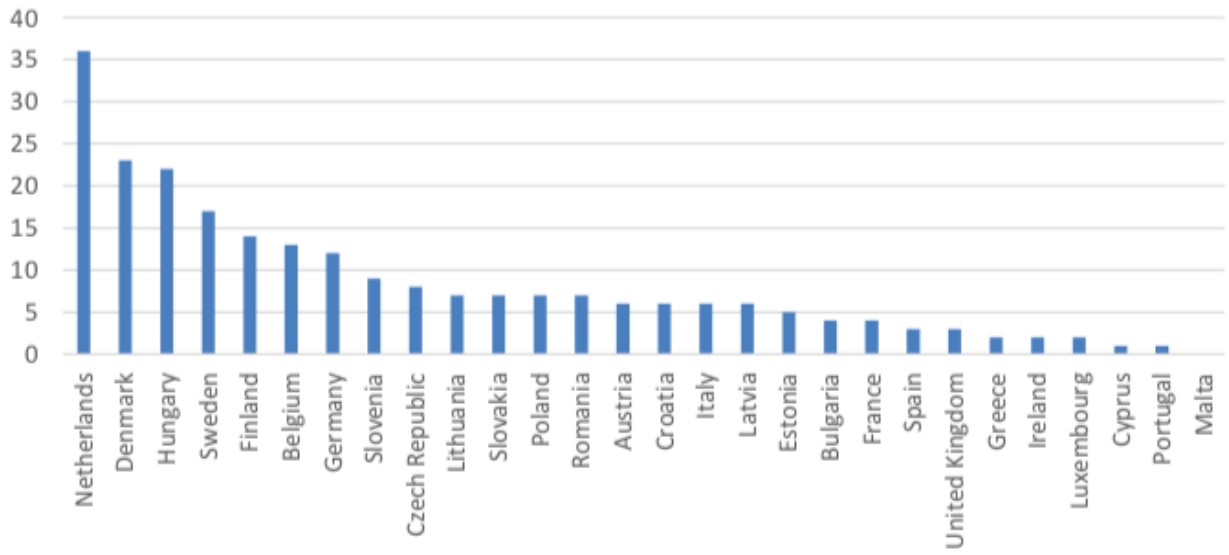


Fig.5 - Percentagem da população que usa a bicicleta como principal modo de transporte
[fonte: *Eurobarómetro 422a, 2014*]

Por outro lado, os dados de 2014[13] indicam que, em Portugal, apenas 1% das deslocações diárias são realizadas com bicicleta (Fig.5). Apesar de andar a pé constituir o principal modo de transporte para 23% das deslocações em território nacional, o automóvel continua a ser usado em 47% dos casos. Nas áreas metropolitanas, o uso do automóvel é ainda mais prevalente, segundo os dados mais recentes do INE (Quadro 4).

Quadro 4 - Percentagem de deslocações semanais, por meio de transporte principal nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto
(fonte: Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas – INE, 2017)

	AML	AMP
Transporte individual	60%	69%
Transporte público ou coletivo	16%	11%
A pé e com bicicleta	23%	19%
Outro/desconhecido	1%	1%

Em relação à prática de atividade física, os dados mais recentes[14] mostram que 74% dos portugueses nunca ou raramente praticam exercício, e o número dos que praticam desporto de forma regular desceu de 9% em 2010 para 5% em 2017. Os próximos anos serão decisivos para recuperar o atraso significativo nesta área em relação a outros países europeus.

[13] União Europeia (2014). Special Eurobarometer 422a "Quality of Transport". [*online*; consultado a 20.11.2018 em *http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf*].
[14] União Europeia (2018). Special Eurobarometer 472 "Sport and Physical Activity". [*online*; consultado a 20.11.2018 em *https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/ResultDoc/download/DocumentKy/82432*].

A partilha de bicicletas começou finalmente a ganhar escala, nomeadamente com a implementação de sistemas públicos como as GIRAS (Lisboa), cuja frota inclui bicicletas com assistência elétrica.

A agradável experiência proporcionada pelas bicicletas assistidas eletricamente, com a qual estão a ter contacto cada vez mais pessoas, está a contribuir de forma significativa para uma mudança de perceção em relação à bicicleta enquanto meio de transporte.

Numa perspetiva de futuro para o nosso país, em que se alterará a repartição modal das deslocações dos cidadãos, reduzindo a preponderância do transporte individual motorizado e privilegiando a mobilidade ativa e os transportes públicos coletivos, há que sublinhar uma medida já tomada para todo o território nacional: o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), a implementar a partir de 2019, que permitirá uma significativa redução no preço dos passes de utilização dos transportes públicos em todo o país, o que constituirá um estímulo decisivo para aumentar o peso relativo do transporte coletivo e da intermodalidade, com reflexos positivos na mobilidade ativa.

Porque não temos usufruído das enormes vantagens da mobilidade ativa?

No nosso país, a cultura do automóvel e o uso do transporte individual estão profundamente enraizados, e sustentados por um contexto que tem, de uma forma geral, despromovido a mobilidade ativa.

De facto, o contexto socioeconómico e o crescimento das urbes tem favorecido os veículos motorizados nas últimas décadas, tornando-os relativamente mais competitivos que os modos ativos, para parte significativa da população que tem de efetuar deslocações pendulares mais extensas e nas quais a infraestrutura serve primordialmente o automóvel. As descontinuidades na rede pedonal e ciclável, os passeios ou semaforização desadequada, a ausência ou insuficiente visibilidade de informação útil, são alguns dos fatores que desmotivam a opção por andar a pé ou pedalar.

A última revisão do Código da Estrada (2013), inclui alterações significativas para garantir maior segurança aos ciclistas, equiparando os velocípedes aos veículos motorizados, mas não conseguiu alterar a perceção de insegurança dos ciclistas, nem teve as consequências expectáveis na fiscalização e penalização efetiva dos incumprimentos da lei.

Apesar do nível de investimento público na promoção da mobilidade ativa ter crescido progressivamente nas localidades, as intervenções estão ainda longe, com algumas exceções, de corresponderem a estratégias integradas para promover uma efetiva mudança, em tempo útil.

A prática recreativa e desportiva é adotada por muitos ao fim de semana, mas a bicicleta continua a ser encarada, por muitos, exclusivamente como um instrumento de lazer.

Abundam ainda os preconceitos e barreiras psicológicas em relação à bicicleta como meio de transporte. A sua utilização é frequentemente percecionada como pouco confortável, seja pela ausência de ciclovias, pelo clima, pela orografia, pela possível sensação de cansaço ou pelo suor excessivo, subsistindo inúmeras justificações para não pedalar. Acrescem questões relacionadas com a representação social da bicicleta enquanto "brinquedo" sem valor prático e associado a um estatuto social menos valorizado.

Por outro lado, existem desafios concretos para ultrapassar, nomeadamente ao nível da elevada sinistralidade rodoviária, que decorre de uma deficiente configuração e formas de uso do espaço público, prejudicando peões e ciclistas.

A inexistência de equipamentos facilitadores, desde locais seguros e confortáveis para estacionar a bicicleta aos duches no local de trabalho, e uma insuficiente valorização da atividade física são aspetos que têm de ser alterados, para que o paradigma da mobilidade em Portugal evolua.

Para que todas as pessoas entendam que andar a pé é, também, um modo de transporte.
E que as bicicletas fazem parte do tráfego.

PORQUÊ UMA ESTRATÉGIA NACIONAL?

Até 2030, Portugal deve tornar-se um país no qual a deslocação individual em modos ativos representa uma experiência segura, acessível e atrativa para todos. Tendo em conta que as medidas que beneficiam o modo pedonal são, usualmente, também positivas para o modo ciclável, e vice-versa, deverá ser definida uma abordagem integrada, transversal e plural, centrada nas pessoas.

Atendendo à complexidade deste desafio, que deverá ser ultrapassado com enorme eficiência na utilização dos escassos recursos disponíveis, mas garantindo eficácia na obtenção de resultados, é necessário um plano estratégico de ação.

É imperativo garantir as melhores condições para uma adequada concertação política, orçamental e operacional. O presente documento estabelece uma abordagem global e sistematizada para a implementação de medidas concretas decorrentes de políticas de médio e longo prazo, em vários níveis de intervenção.

Com uma estratégia integrada e clara na área da mobilidade ativa pretende-se:

- Uma contextualização e um enquadramento claros, demonstrando a vontade e compromisso para o desenvolvimento do transporte ativo;
- Uma visão global e estratégia comum para políticas de promoção conjuntas;
- A facilitação da adoção, ao nível nacional, de novas medidas legislativas e fiscais;
- A garantia de melhores condições para a coordenação de políticas, objetivos, metas e ações para a mobilidade ativa (entre entidades públicas e privadas), ao nível vertical (local/regional/nacional) e horizontal (nas áreas dos transportes, saúde, educação, ambiente, economia ou outras);
- O reforço de competências dos intervenientes a diferentes níveis;
- A facilitação do acesso a financiamento de projetos e garantia de dotação orçamental adequada;
- Um maior intercâmbio de conhecimento e de boas práticas.

Para a implementação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa (ENMA) 2020-30, adopta-se o modelo conceptual ilustrado na Fig. 6. A realização da Visão e o cumprimento dos Objetivos é acompanhada por dois órgãos essenciais: uma Comissão Interministerial e uma Equipa de Missão, as quais garantirão as condições, a coordenação e a articulação entre as múltiplas entidades que, no terreno, concretizarão as medidas previstas.

Prevêm-se quatros grandes áreas transversais: Enquadramento e Legislação, Investigação e Desenvolvimento, Monitorização e Avaliação, e Financiamento; a que acrescem três eixos específicos de intervenção: Infraestruturas e Intermodalidade, Capacitação e Apoio, e Cultura e Comportamentos.

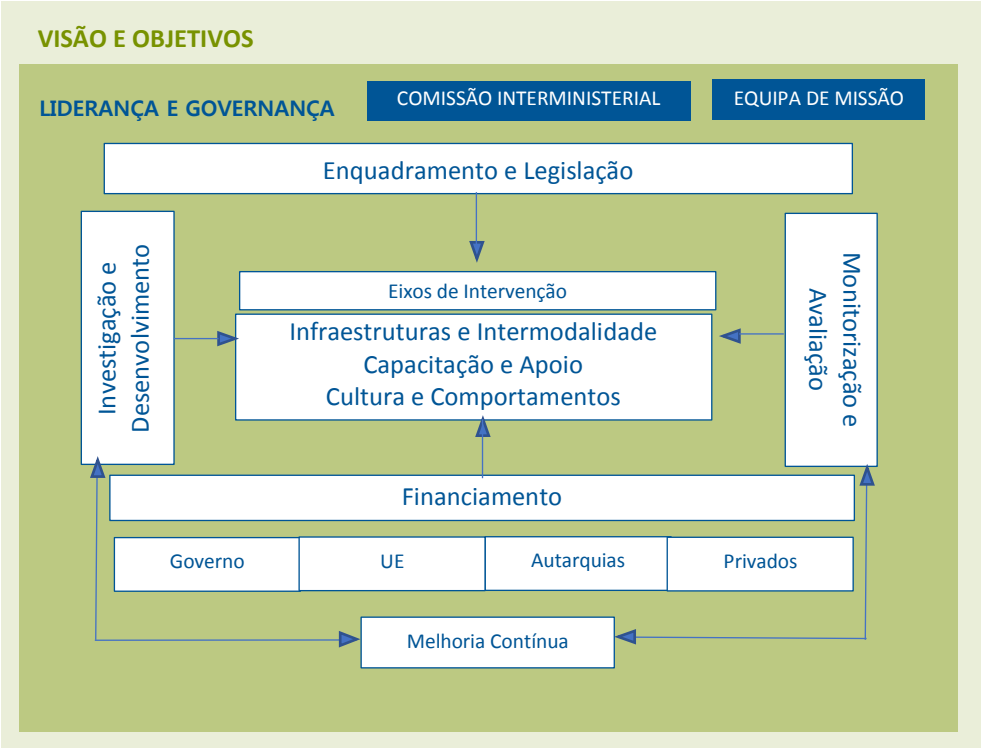


Fig. 6 - ENMA (2020-30) – Modelo conceptual de implementação

VISÃO E OBJETIVOS

O diagnóstico da mobilidade a nível nacional permite identificar um predomínio das deslocações em automóvel, com impactos no consumo energético, no aumento das emissões de CO_2 e de poluentes atmosféricos, do ruído, de congestionamentos de tráfego e, consequentemente, impactos negativos na competitividade económica, saúde pública e qualidade de vida.

O desaproveitamento do potencial do sistema de transportes públicos tem ainda consequências negativas ao nível do direito à mobilidade e na exclusão social.

Os problemas relacionados com a mobilidade colocam-se, de forma particularmente acentuada, nas cidades, quer por via das externalidades negativas que lhe estão associadas, quer pela qualidade do espaço público, desenhado muitas vezes a pensar no automóvel, com impacto na qualidade de vida dos cidadãos. Por isso, é necessário agir concertadamente nos domínios que influenciam a mobilidade e que vão desde o urbanismo e uso do solo, até aos transportes.

A massificação dos modos ativos não representa um fim em si mesmo, mas constitui um contributo significativo para uma sociedade dinâmica, próspera e inclusiva, com enormes vantagens para indivíduos e comunidades.

O nosso país apresenta um enorme potencial para a mobilidade ativa, que deve ser aproveitado e concretizado para benefício de todos. No entanto, para atingir níveis de sucesso comparáveis aos de outros países europeus, é fundamental ser criativo e inovador na implementação de políticas, adaptando boas práticas internacionais aos contextos nacional e local.

Em 2030, qualquer cidadão em Portugal deverá poder optar naturalmente por deslocar-se a pé ou com bicicleta. Para tal, será necessário mobilizar um elevado número de diferentes agentes para este desígnio nacional, que possam contribuir para o desenvolvimento de uma sociedade ativa, que valoriza, apoia e celebra o andar a pé e de bicicleta, em todas as suas formas: na estrada e fora de estrada, em deslocações quotidianas, atividades de recreio e prática desportiva.

Para garantir a maior eficiência e eficácia no uso dos recursos disponíveis, é importante o estabelecimento de um plano de ação, centrado nos utilizadores finais (peões e ciclistas), e devidamente orientado para os resultados, para maximizar o retorno do investimento.

VISÃO

Um país "orgulhosamente ativo", onde caminhar e pedalar são atividades seguras e amplamente praticadas, constituindo opções de mobilidade acessíveis e atrativas, maximizando benefícios para a saúde, economia e emprego, ambiente e cidadania.

MISSÃO

Incentivar e generalizar o "andar a pé" e "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.

FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO

Para que a estratégia seja implementada com sucesso, é necessário garantir um conjunto de requisitos, sem os quais não será possível atingir os resultados esperados.

- *Compromisso político continuado*

  - Estimular o envolvimento de "stakeholders" relevantes, como ministérios, administração pública central e local, e outras instituições públicas e privadas;

  - Integrar os objetivos para a mobilidade ativa nos processos de gestão e planeamento urbano e de infraestruturas.

- *Financiamento adequado, oportuno e transversal aos três eixos de intervenção*

  - Promover políticas e ações favoráveis ao transporte ativo nos três eixos específicos de intervenção: infraestruturas e intermodalidade, capacitação e apoio, e cultura e comportamentos.

- *Estratégias locais de intervenção*

  - Fomentar abordagens adequadas às especificidades locais na gestão da mobilidade ativa.

- *Recursos humanos dedicados e competentes*

  - Promover a internalização de prioridades e competências específicas nas Instituições.

- *Melhoria contínua de produtos, processos e serviços*

  - Assegurar monitorização abrangente, consistente e comparável, e avaliação crítica de resultados obtidos;

  - Incentivar a pesquisa, análise e reflexão crítica e fundamentada.

- *Foco nas crianças e jovens em idade escolar*

  - Criar condições para uma mudança drástica de comportamentos nas novas gerações.

OBJETIVOS 2030

- ***Quota modal de viagens em bicicleta no território nacional de 7,5%***
- ***Quota modal de viagens em bicicleta nas cidades de 10%***
- ***Quota modal ativa (bicicleta e pedonal) no território nacional de 20%***
- ***Extensão total de ciclovias de 10 mil quilómetros***
- ***Redução da sinistralidade rodoviária de peões e ciclistas em 50%***[15]

Os três objetivos ao nível da quota modal deverão resultar diretamente da redução da utilização do transporte automóvel privado.

Em relação à infraestrutura, a qualidade deverá acompanhar a quantidade, nomeadamente ao nível do desenho/construção das vias, localização e manutenção.

O objetivo de redução da sinistralidade de peões e ciclistas pressupõe um reforço de políticas de prevenção de risco rodoviário, mas também uma evolução nos métodos de recolha de dados[16].

RESULTADOS ESPERADOS

O aumento da utilização dos modos ativos oferece benefícios concretos para a sociedade, contribuindo significativamente para a melhoria generalizada da qualidade de vida.

Saúde

- Redução significativa das vítimas de sinistralidade rodoviária
- Melhoria nos níveis gerais de saúde e bem-estar da população em geral
- Redução do sedentarismo, obesidade e inatividade física
- Redução da incidência de problemas respiratórios nas localidades

Economia e Emprego

- Incremento do turismo ativo
- Redução do peso dos combustíveis fósseis no setor dos transportes

[15] Tendo o ano de 2017 como referência.
[16] Deverão ser tidas em conta as ocorrências em relação às distâncias percorridas, evitando enviesamentos de análise.

- Aumento do emprego e da criação de valor na fileira industrial da bicicleta
- Redução de custos com congestionamento de tráfego
- Redução do absentismo laboral e escolar
- Aumento da cobertura e utilização dos transportes públicos
- Incremento do comércio de proximidade
- Redução de encargos do SNS
- Redução de encargos com sinistralidade rodoviária

Ambiente

- Redução das emissões poluentes e de gases com efeito de estufa no setor dos transportes
- Redução da poluição sonora
- Promoção de um sistema de transportes eficiente e sustentável

Cidadania

- Localidades mais seguras, acessíveis e atrativas, privilegiando o transporte ativo
- Redução de desigualdades sociais no acesso ao trabalho, educação e consumo
- Aumento da independência de mobilidade entre os mais jovens

3. LIDERANÇA E GOVERNANÇA

A presente estratégia será implementada ao longo da próxima década, após um ano de planeamento e preparação (2019), e concretizar-se-á em medidas detalhadas, devidamente orçamentadas e calendarizadas, prevendo-se as seguintes etapas:

Fase 1 (2019 – 1º semestre)

Preparação de documento orientador, com diagnóstico atual, identificação de vantagens e razões para uma estratégia nacional, definição de objetivos, medidas a implementar e auscultação de “stakeholders”.

Fase 2 (2019)

Criação de Equipa de Missão, a quem compete dinamizar e acompanhar a execução das medidas, atuando junto das entidades responsáveis, bem como a definição do quadro de monitorização e avaliação.

Fase 3 - Implementação (2020-30)

Em cada ano, aprovação dos pacotes de medidas. Implementação de sistema de controlo e gestão, financiamento, comunicação, desenvolvimento de atividades, implementação de medidas, monitorização e avaliação.

3.1. Coordenação de políticas públicas ao nível central e local

3.1.1. Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa

Atendendo à natureza transversal da estratégia a implementar, as políticas governamentais serão devidamente articuladas, garantindo a orientação para os objetivos. Para o efeito será criado um Conselho Interministerial para a Mobilidade Ativa, que reunirá ordinariamente uma vez por semestre, integrando representantes, ao nível de Ministro ou Secretário de Estado, dos seguintes ministérios:

- Ambiente e Transição Energética

- Infraestruturas e Habitação

- Administração Interna

- Educação

- Saúde

- Trabalho, Solidariedade e Segurança Social

- Economia

- Ciência, Tecnologia e Ensino Superior

3.1.2. Equipa de Missão

A coordenação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa será assegurada por uma Equipa de Missão, a quem compete dinamizar e acompanhar a execução das medidas, atuando junto das entidades responsáveis e reportando à Comissão Interministerial. Esta Equipa de Missão será constituída por representantes das seguintes entidades:

- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP, que preside;

- Direção-Geral da Educação

- Direção-Geral da Saúde

- Direção Geral do Território

- Guarda Nacional Republicana

- Polícia de Segurança Pública

- ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

- ASF – Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões

- ACT – Autoridade para as Condições do Trabalho

- APA - Agência Portuguesa do Ambiente

- FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia

- ANI – Agência Nacional de Inovação, SA

- IHRU – Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, IP

. INR – Instituto Nacional para a Reabilitação, IP

- INE - Instituto Nacional de Estatística, IP

- IPDJ – Instituto Português do Desporto e Juventude, IP

- LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil, IP

- Turismo de Portugal, IP

- Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas

- Conselho Coordenador dos Institutos Superiores Politécnicos

- ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses

- Área Metropolitana de Lisboa

- Área Metropolitana do Porto

- IP - Infraestruturas de Portugal, SA

- RTP - Rádio e Televisão de Portugal, SA

- Federação Portuguesa de Ciclismo

Sempre que considere adequado e necessário, a Equipa de Missão poderá interagir com entidades não públicas, como as associações de utilizadores de bicicletas, as associações de promoção da mobilidade ativa, as associações da indústria de fabricação de bicicletas, ou outras similares e relevantes para as questões em apreço.

3.1.3. Identificar e mobilizar elementos, recursos e canais de contacto direto

A pluralidade de estruturas a envolver torna imprescindível a adequada definição e temporização das respetivas áreas de intervenção no âmbito da estratégia, bem como os recursos disponíveis, identificando sinergias potenciais e canais de contacto direto.

3.1.4. Integrar a mobilidade ativa nas políticas públicas, de forma concreta

Para explorar o potencial de sinergias com programas e iniciativas nacionais/locais, serão garantidas boas condições para andar a pé e de bicicleta nos instrumentos de planeamento em diversas áreas como o turismo, a saúde, o ambiente, o desporto, o urbanismo, a educação, etc., proporcionando o devido apoio político por parte da administração central.

3.2. Garantia de processos participados

3.2.1. Criar Fóruns da Mobilidade

Para maximizar o impacto, visibilidade e participação nas medidas a implementar, todas as entidades relevantes, do setor público, privado e associativo, serão periodicamente envolvidas, garantindo espaços específicos de debate e discussão sobre a mobilidade ativa, em eventos destinados a fomentar a reflexão e discussão sobre políticas de mobilidade, à escala nacional e local/regional.

3.2.2. Reforçar a participação pública

Os processos participativos serão promovidos e generalizados, simplificando e tornando acessível a auscultação de cidadãos e entidades sobre a implementação de políticas de promoção da mobilidade ativa, tornando evidentes as respetivas vantagens perante a população, para contextos concretos e delimitados.

4. ENQUADRAMENTO E LEGISLAÇÃO

Um adequado enquadramento regulatório nacional constitui a base para garantir as melhores condições de segurança, conforto e incentivo para os utilizadores de modos ativos de transporte, aumentando a atratividade em relação ao transporte individual motorizado.

Por outro lado, e considerando que as necessidades de deslocação são tanto maiores quanto maior a dispersão das atividades no território, importa que as estratégias de gestão do território articulem o uso do solo - atividades a instalar, a compacidade e a densidade de ocupação - com a acessibilidade proporcionada pelas infraestruturas e pelos serviços de transporte, de modo a estabelecer níveis adequados de conectividade entre os espaços. Ao nível territorial, deve ser incentivado o compromisso de cada município com a mobilidade ativa, através da adoção de medidas concretas, adequadas ao contexto e sustentadas no tempo.

Adicionalmente, importa mitigar a utilização do transporte individual através da promoção da utilização do transporte público, investindo na melhoria da qualidade dos serviços prestados e numa progressiva articulação com os modos de transporte ativo, contribuindo deste modo para um ecossistema da mobilidade mais sustentável e para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

4.1. Enquadramento regulatório garantindo segurança e conforto de peões e ciclistas

4.1.1. *Aperfeiçoar o Código da Estrada (CE)*

Apesar de a última versão do CE garantir mais direitos aos chamados “utilizadores vulneráveis”, subsistem aspetos a rever, para tornar mais segura e fácil a circulação a pé ou com bicicleta. Entre outras alterações, deverá ser avaliada a possibilidade de um veículo cruzar um traço contínuo na ultrapassagem a velocípedes, assim como a possibilidade de, em viragens à direita, os ciclistas poderem passar o sinal vermelho, embora perdendo a prioridade. Entre outros temas, também serão analisados o transporte de bicicletas no exterior de veículos pesados de transporte de passageiros, e a possibilidade de atravessamento diagonal da via para peões, com a criação de passadeiras em “X” em cruzamentos selecionados.

4.1.2. Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST)

O RST associado à última versão do CE será publicado nos termos da lei, e incluirá sinalética horizontal e vertical, específica e adequada para peões e velocípedes.

4.1.3. Avaliar a introdução do Princípio da Responsabilidade Objetiva

Colocar-se-á em discussão uma proposta que garanta mais condições de segurança para peões e ciclistas, responsabilizando proporcionalmente os utentes da via menos vulneráveis.

4.1.4. Avaliar o alargamento do âmbito do Fundo de Garantia Automóvel (FGA)

Avaliar-se-á a possibilidade de ampliação da cobertura do FGA, para abranger sinistros envolvendo ciclistas, tal como já faz para veículos motorizados que circulam sem seguro de responsabilidade civil.

4.1.5. Alargar o âmbito e cobertura dos patrulheiros de trânsito

Será potenciada a formação, credenciação e atividade de patrulheiros civis de trânsito, tornando mais segura a circulação junto a escolas e outros equipamentos, facilitando o desenvolvimento de "pedibus" e "ciclobus", bem como a realização de atividades com bicicleta.

4.1.6. Melhorar legislação sobre condições de trabalho

Serão asseguradas aos trabalhadores boas condições para deslocarem-se a pé ou de bicicleta para o local de trabalho, em particular nas grandes empresas e instituições, incentivando o uso da bicicleta no interior de complexos industriais ou parques empresariais, mediante disponibilização de equipamentos e serviços.

4.1.7. Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar

Será avaliada a possibilidade de incluir na cobertura do seguro escolar[17] os acidentes envolvendo alunos que se deslocam para a escola com velocípede.

[17] Portaria 413/99, de 8 de junho.

4.2. Regulação territorial favorecendo os modos ativos de transporte

4.2.1. Contemplar as redes pedonais e cicláveis nos instrumentos de gestão territorial

A gestão do território pressupõe uma abordagem integrada, e deverá incluir obrigatoriamente redes pedonais e cicláveis, designadamente nos Planos Diretores Municipais (PDM).

4.2.2. Assegurar a articulação intermunicipal no desenvolvimento de redes

A implementação de redes pedonais e cicláveis deverá ser concertada entre as Comunidades Intermunicipais (CIM), Áreas Metropolitanas, bem como com os municípios adjacentes, garantindo desenho compatível e adequada manutenção.

4.2.3. Incluir mecanismos de promoção da mobilidade ativa na legislação urbanística

Os regulamentos municipais para novas construções e remodelações deverão garantir rácios mínimos de lugares para estacionamentos de bicicleta em edifícios públicos e privados, e em espaços públicos.

4.2.4. Regular cargas e descargas de mercadorias em zonas urbanas

Deverá ser potenciada a implementação de normas de promoção de bicicletas de carga nos sistemas de logística, explorando as vantagens relativas dos veículos híbridos para entregas e recolhas, em particular no primeiro e último quilómetro, face a outros modos de transporte.

5. INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Atualmente existe abundante informação disponível sobre as diferentes dimensões associadas à promoção e implementação de políticas de mobilidade ativa. Importa, contudo, aprofundar e partilhar conhecimento relevante e de qualidade sobre a realidade nacional, nos seus diversos contextos.

5.1. Aprofundamento e disseminação do conhecimento técnico e científico

5.1.1. Apoiar a investigação aplicada ao contexto nacional

Estimular-se-á a produção de conhecimento técnico e científico, com vista a ampliar os resultados da implementação de políticas de promoção dos modos ativos, atendendo às especificidades locais e operacionais, articulando o sistema académico com outras instituições e com a indústria.

5.1.2. Promover a partilha de conhecimento especializado

Para garantir mais eficiência e eficácia no desenvolvimento e implementação de novos produtos, materiais e processos, facilitar-se-á o acesso a informação adequada sobre conceitos, iniciativas, boas práticas e estudos de caso, em áreas tão diversas como a indústria, ambiente, sociologia, legislação, sistemas de informação ou "marketing". A articulação entre a Academia e outros agentes públicos e privados será estimulada.

6. EIXO DE INTERVENÇÃO #1: INFRAESTRUTURAS E INTERMODALIDADE

Nas últimas décadas, conferiu-se ao uso do automóvel particular uma primazia excessiva, em particular dentro das localidades, afetando negativamente a qualidade do espaço público e o seu potencial de fruição por parte de todos, limitando o usufruto dos modos ativos.

De forma a inverter significativamente esta tendência, é da maior importância adaptar o contexto físico às necessidades concretas dos utilizadores, cujos comportamentos são condicionados pela segurança, acessibilidade e atratividade que cada modo de transporte apresenta em relação a outros.

Para promover a mobilidade ativa, deve ser aplicada uma priorização efetiva de tipos de uso dos canais de circulação, particularmente em meios urbanos, onde o espaço é um

bem escasso que importa distribuir adequadamente, para circulação ou estacionamento. Neste sentido, deverá ser prioritária a disponibilização de vias adequadas para as deslocações pedonais, que agregam todas as outras, bem como canais de circulação em bicicleta, e acesso a transportes públicos.

As alterações e melhorias na infraestrutura devem ser devidamente planeadas, em articulação com outros planos com potencial de complementaridade, maximizando os efeitos de rede e a relação custo-benefício quanto ao impacto real nos padrões de mobilidade.

Em relação à promoção do uso da bicicleta, as redes de ciclovias podem funcionar como autênticas "incubadoras", tornando mais visíveis os ciclistas, conferindo maior sensação de segurança, e incentivando a prática junto de um público mais alargado. As ciclovias não devem ser construídas para ciclistas, mas para as pessoas. E devem permitir também a circulação confortável com trotinete, skate ou patins. No entanto, a partilha da rodovia entre os diferentes utilizadores é a melhor opção para generalizar a utilização quotidiana da bicicleta, o que pressupõe um aumento das zonas de coexistência.

Nas localidades, recomenda-se a adoção de soluções diferenciadas, de acordo com o contexto, como por exemplo:

Para cidades em fase de arranque

(onde o ciclista enfrenta risco permanente, não é respeitado, e onde a maioria das ruas apresenta tráfego automóvel intenso e rápido)

- Identificação de bairros / zonas com elevado potencial para intervenções
- Redução de circulação automóvel e implementação de medidas de acalmia de tráfego
- Instalação de estacionamentos para bicicletas

Para cidades em fase transição

(com zonas seguras e convenientes para pedalar, e onde os ciclistas são já uma presença quotidiana com visibilidade)

- Melhoria das ligações de rede entre zonas seguras para pedalar
- Criação de infraestrutura dedicada de qualidade

- Resolução de pontos críticos e abertura de vias com elevado potencial de utilização
- Densificação da rede
- Criação de centros urbanos "amigos do peão e do ciclista"
- Disponibilização de sistema de bicicletas partilhadas
- Disponibilização de estacionamento para bicicletas seguros, nomeadamente em interfaces de transportes públicos

Uma elevada taxa de utilização de transportes públicos, em combinação com soluções de mobilidade ativa, como andar a pé ou circular com bicicleta, garante um sistema de transportes e mobilidade para todos. É importante articular adequadamente os modos ativos e o sistema de transportes públicos para potenciar o uso de alternativas ao transporte individual motorizado.

Os sistemas públicos de bicicletas partilhadas (incluindo bicicletas com assistência elétrica e bicicletas de carga) disponibilizam um "serviço de mobilidade" que apresenta muitas vantagens, e permite multiplicar os benefícios do investimento em infraestrutura dedicada, mas também no transporte público.

6.1. Mobilidade ativa fácil e atrativa, com infraestrutura adequada

6.1.1. Desenvolver e aplicar um normativo nacional para intervenções físicas

A elaboração de um guia de normas técnicas para infraestrutura e equipamentos, em contexto público e privado, adaptando boas práticas internacionais à realidade nacional, tornará comum e acessível a implementação de soluções adequadas e atrativas para peões e ciclistas.

6.1.2. Privilegiar, priorizar e promover a implementação de intervenções "ligeiras"

Intervenções pontuais podem apresentar um retorno efetivo superior a grandes obras, e a execução de projetos-piloto permite aferir com baixo custo a adequabilidade de soluções permanentes, testando com firmeza, e em contextos delimitados, a implementação de processos de mudança. As operações de regeneração urbana constituem excelentes oportunidades para promover alterações no desenho urbano, tal como as iniciativas temporárias ou periódicas (p.ex. "zonas sem carros"), que podem ser progressivamente alargadas.

6.1.3. Eliminar descontinuidades e obstruções nas vias para peões e ciclistas

Para melhorar as condições de circulação nas localidades para os chamados "utilizadores vulneráveis", serão progressivamente identificadas e eliminadas interrupções na rede pedonal e ciclável, bem como "pontos críticos" ao nível da segurança efetiva e percecionada. Para além de intervenções nas vias, ao nível do tipo de perfil ou pavimento, este trabalho implica a remoção de obstáculos e barreiras excessivas, nomeadamente em passeios, promovendo o acesso universal, ou com a instalação de equipamentos como rampas para bicicletas em escadarias.

6.1.4. Generalizar medidas de acalmia de tráfego em zonas urbanas

Serão ativamente promovidas medidas de acalmia de tráfego, com implementação de "zonas 30" e "zonas 20", que proporcionem a necessária segurança a peões e ciclistas. O tráfego de atravessamento será despromovido no centro das localidades, em particular nas zonas com estabelecimentos escolares.

6.1.5. Tornar as interseções para peões e ciclistas seguras e confortáveis

Os cruzamentos, atravessamentos e outras interseções para ciclistas e peões garantirão adequadas condições para uma utilização universal, recorrendo quando necessário a soluções inovadoras como "bike boxes".

6.1.6. Massificar a instalação de estacionamentos de bicicleta

Disponibilizar-se-á estacionamento adequado para bicicletas em todos os destinos relevantes (seguros, bem localizados e nas quantidades necessárias).

6.1.7. Facilitar a mobilidade ativa nas zonas urbanas

A construção e manutenção de infraestrutura dedicada destina-se a encurtar e tornar os trajetos a pé e com bicicleta os mais atrativos. Nas zonas urbanas com elevado potencial de utilização, deverão ser desenvolvidos planos de mobilidade ativa, com definição de vias radiais (primárias e diretas) e vias tranquilas (menos diretas, com acesso a comércio e equipamentos).

6.1.8. Criar e mapear redes pedonais e cicláveis intermunicipais de excelência

Serão implementados eixos intermunicipais estratégicos com ligações diretas e interconectadas. Fora das localidades, estimular-se-á o desenvolvimento de ecovias (com percursos calmos e atrativos, com pouco ou nenhum tráfego automóvel, e forte potencial para ligação intermunicipal, podendo incluir troços fora de estrada). As ligações entre localidades garantirão a existência de condições de circulação confortáveis para peões e ciclistas. As intervenções físicas e a sinalética respeitarão elevados padrões de qualidade, sendo mantidos de forma diligente, com limpeza e tratamento regular da superfície.

6.1.9. Promover percursos pedonais e cicláveis para desporto e lazer

A prática de atividades de recreio a pé e com bicicleta, estimulando o turismo ativo e de natureza, assim como a prática desportiva, serão incentivados e apoiados, com a identificação, mapeamento, sinalização e manutenção de troços adequados, em estrada e fora de estrada (BTT).

6.2. Promoção da intermodalidade e integração com transportes públicos

6.2.1. Intervir junto dos operadores de transporte público

Será garantida a plena acessibilidade ao transporte público por parte de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. O transporte de bicicletas tornar-se-á tendencialmente prático e acessível, em modo ferroviário, fluvial e, em situações justificadas, em modo rodoviário, nas deslocações interurbanas e urbanas. As zonas de embarque e desembarque em interfaces de transporte incluirão opções seguras, práticas e acessíveis para estacionar bicicletas, servindo adequadamente a procura. As condições de utilização de paragens e estações serão revistas, tornando mais atrativos os embarques e desembarques de passageiros, e mais confortáveis os tempos de espera.

6.2.2. Fomentar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas

A disponibilização de bicicletas como um serviço de transporte apresenta um enorme potencial para generalizar o seu uso, em particular quando os sistemas incluem veículos assistidos eletricamente, que permitem experienciar os percursos como praticamente “planos”. Para garantir o seu sucesso, e ampliar a cobertura da rede de sistemas públicos de partilha de bicicletas, assegurar-se-á uma adequada cobertura territorial com estações bem localizadas e visíveis, junto de equipamentos e interfaces de transporte.

7. EIXO DE INTERVENÇÃO #2: CAPACITAÇÃO E APOIO

É necessário intervir junto de indivíduos e instituições para disseminar as competências essenciais para promover a alteração dos atuais padrões de mobilidade, ampliando drasticamente o número de deslocações que não depende do automóvel particular. Para tal, é necessário formar crianças, adultos, profissionais e decisores para a mobilidade ativa e cidadania rodoviária. Mas também é imprescindível garantir condições de segurança e conforto para todos os que pretendem deslocar-se a pé ou com bicicleta, garantindo que a legislação é efetivamente cumprida. Atendendo aos ganhos concretos em áreas como a saúde (redução de encargos com o SNS, redução de vítimas de sinistralidade rodoviária), economia (aumento da produtividade pela redução de congestionamentos e absentismo laboral), e ambiente (redução de emissões), o quadro de benefícios fiscais deverá refletir as externalidades positivas associadas à mobilidade ativa.

7.1. Intervenção junto de peões, ciclistas e automobilistas

7.1.1. Implementar um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar

Será desenvolvido um referencial de formação para crianças e adultos, visando apoiar o desenvolvimento de competências para pedalar em condições de conforto e segurança, em contexto protegido (nível básico) e em meio rodoviário (nível avançado), incluindo manutenção da bicicleta e cidadania rodoviária. Este quadro de referência incluirá a formação, certificação e acompanhamento de monitores devidamente qualificados para ensinar crianças e adultos.

7.1.2. Incluir o ciclismo como matéria nuclear do currículo de educação física

Sendo uma competência básica com múltiplas vantagens para o indivíduo e para a sociedade, todos os alunos terão a oportunidade de aprender a pedalar, num processo de formação faseado ao longo dos vários níveis de escolaridade, em perímetro delimitado e seguro (escola – 1º ciclo), mas também em espaço público (rodovia – 2º ciclo, 3º ciclo e secundário).

7.1.3. Estimular a mobilidade ativa junto de pessoas com deficiência

A atividade física e a adoção de estilos de vida ativos constituem fatores de reabilitação e integração, favorecendo a autoestima e a autonomia de pessoas com deficiência motora e/ou intelectual. Serão garantidas condições apropriadas para aprender a pedalar e para a prática em contexto de recreio

ou de deslocações quotidianas, por exemplo através de sistemas de empréstimo de bicicletas, cadeiras de rodas e disponibilização de outros equipamentos adaptados, particularmente em contexto escolar e em instituições do setor.

7.1.4. Reforçar a formação para a cidadania rodoviária

A formação para obtenção de carta de condução de veículos motorizados, bem como a sensibilização de pré-condutores incluirá sólida componente específica orientada para a proteção dos utilizadores mais vulneráveis da rodovia, e para a redução progressiva e generalizada da sinistralidade ("Visão Zero").

7.2. Formação específica para profissionais

7.2.1. Promover competências técnicas e académicas

Professores do ensino básico e secundário, mas também profissionais em áreas como a arquitetura ou a engenharia, bem como outros técnicos, no setor privado e público (nomeadamente nos municípios), terão ao seu dispor recursos formativos, devidamente acreditados, em várias dimensões necessárias à promoção da mobilidade ativa. A disponibilização de formação universitária especializada ampliará as competências profissionais no mercado interno.

7.2.2. Melhorar a formação de motoristas

Os condutores profissionais com habilitações específicas devem estar particularmente preparados para lidar com o trânsito de forma responsável, e serão alvo de ações periódicas de formação com módulos específicos dedicados à segurança de peões e ciclistas.

7.2.3. Formar formadores de utilizadores profissionais

Serão desenvolvidas plataformas para a formação e certificação de monitores para ensinar a pedalar em contextos específicos, como o transporte de mercadorias em bicicleta de carga ou a utilização da bicicleta pelas forças de segurança e proteção civil.

7.2.4. Criar centro de informação interdisciplinar

A disponibilização através de meios "online" de recursos técnicos gratuitos para apoiar municípios e outras entidades a planear e implementar soluções

de mobilidade ativa é da maior premência, para afetar positivamente os projetos previstos e em execução, e apoiando o planeamento de projetos futuros.

7.3. Capacitação de decisores

7.3.1. Promover encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa

A realização de um grande evento periódico estimula a concertação e implementação de medidas entre as várias instituições e níveis de governo, e contribui para manter e reforçar o compromisso político com os objetivos, conferindo também maior visibilidade para o tema.

7.3.2. Realizar ações locais de capacitação e discussão

A promoção de iniciativas de escala local ou regional que fomentem a discussão e ampliem a rede de "stakeholders" envolvidos (municípios, empresas, profissionais, etc.), constitui uma forma adequada para interligar estratégias nacionais e locais, para partilhar informação, disseminar boas práticas, estimular a criação de parcerias ou para apresentar resultados de intervenções ou estudos, bem como propostas inovadoras.

7.4. Fiscalização de incumprimentos legais e regulamentares

7.4.1. Aumentar a fiscalização efetiva do Código da Estrada

A legislação será aplicada e fiscalizada de forma diligente, regular e consistente, com diretrizes efetivas em relação à penalização de comportamentos perigosos e desrespeitosos para peões e ciclistas.

7.4.2. Aumentar a fiscalização efetiva dos níveis de poluição de viaturas

As emissões poluentes e níveis de ruído provocados pelos veículos motorizados constituem um fator que afeta negativamente a qualidade das condições de circulação a pé ou com bicicleta, para além da saúde de todos, pelo que será reforçada a respetiva fiscalização.

7.4.3. Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta

Mais agentes da autoridade usando a bicicleta nas suas funções contribuem para a afirmação desta como meio de transporte plenamente integrado e legitimado, e melhoram a capacidade de intervir e fiscalizar adequadamente os incumprimentos da legislação rodoviária.

7.5. Incentivos fiscais

7.5.1. Implementar medidas de apoio à aquisição de bicicletas

A aquisição de bicicletas será fiscalmente apoiada. Tendo em conta o maior potencial de substituição do automóvel nas deslocações, a aquisição de bicicletas elétricas de perfil urbano será apoiada e contemplada nas medidas de incentivo e promoção destinadas aos veículos de baixas emissões.

7.5.2. Incrementar os benefícios para entidades públicas e privadas

Serão apoiadas fiscalmente as adaptações necessárias para tornar os locais de trabalho confortáveis para quem prefere usar a bicicleta. O investimento em frotas de bicicletas para fins profissionais será incentivado e apoiado, bem como a equiparação da bicicleta ao automóvel como veículo de serviço.

8. EIXO DE INTERVENÇÃO #3: CULTURA E COMPORTAMENTOS

Desenvolver uma rede pedonal e ciclável adequada, que potencie a intermodalidade, e garantir as melhores condições para as deslocações não são condições suficientes para o sucesso de uma estratégia nacional para a promoção da mobilidade ativa. A atual prevalência do uso do automóvel não resulta necessariamente de uma escolha livre, mas de um conjunto de circunstâncias socioeconómicas, infraestruturais e culturais, que condicionaram ao longo de décadas os padrões atuais de mobilidade. Assim, é também necessário mudar comportamentos enraizados há muito, num processo que não é imediato nem linear e que requer liderança e compromisso político sólido e continuado.

Promover a adoção de comportamentos favoráveis aos modos ativos, em particular em relação ao uso da bicicleta, implica um esforço integrado de “marketing” e comunicação - incluindo campanhas continuadas e consistentes de sensibilização, eventos e atividades impactantes, bem como uma educação que promova os modos ativos e a cidadania rodoviária - orientada para estimular uma profunda mudança de atitudes. A prática do ciclismo em contexto quotidiano deve ser promovida em todos os grupos-alvo significativos, relevando as vantagens para o bem-estar, flexibilidade, eficiência e fiabilidade que proporciona nas deslocações individuais.

Trata-se de uma evolução cultural que requer a concretização com sucesso de uma estratégia de longo prazo, mas que proporcionará efeitos sociais positivos e duradouros, que serão particularmente ampliados se se mobilizarem instrumentos adequados para

captar para esta opção todos os grupos de cidadãos sem discriminação de género, idade ou estatuto social.

A alteração de comportamentos será previsivelmente progressiva, calibrando a atratividade relativa dos diferentes modos de transporte, de acordo com os diferentes contextos. Tornar mais atrativa a opção pelos modos ativos só terá efeitos práticos se esta, relativamente a outras soluções de transporte, comparar favoravelmente. Andar a pé ou deslocar-se em bicicleta não deverá ser nunca percecionada como uma opção secundária ou desprestigiante.

É fundamental mudar a cultura do cidadão face à rua, pois o espaço público existe para servir, acima de tudo, as pessoas e as suas necessidades. Pedalar e andar a pé deve ser normal e seguro. A sociedade deverá incentivar e promover a mobilidade ativa e o uso do transporte público, despromovendo progressivamente o uso do automóvel particular para as deslocações quotidianas, que deve ser apresentada como uma alternativa de transporte menos desejável.

8.1. Promover uma forte cultura de mobilidade ativa

8.1.1. Promover "Visão Zero" na sinistralidade rodoviária

A circulação na rodovia será uma opção de reduzido risco, em especial quando se opta por andar a pé ou de bicicleta. Para reduzir ao mínimo o número de vítimas, são necessárias campanhas continuadas de sensibilização, inovadoras e impactantes, envolvendo diferentes agentes.

8.1.2. Criar oportunidades de reconhecimento de "campeões"

Os bons exemplos e práticas serão estimulados, celebrados e disseminados, criando narrativas inspiradoras e mobilizadoras, através de projetos e iniciativas locais, regionais e nacionais.

8.1.3. Intervir junto dos jovens em idade escolar

A educação para a mobilidade ativa e sustentável, e para a cidadania rodoviária será providenciada a partir do pré-escolar, e continuada nos níveis seguintes, incentivando o uso partilhado e responsável do espaço público.

8.1.4. Promover mudança de comportamentos em grupos específicos da população

Serão desenvolvidos e promovidos recursos, iniciativas e campanhas de comunicação orientadas para grupos com necessidades e expetativas

diferenciadas, onde se verifique existir potencial significativo para aumentar o recurso à mobilidade ativa como sejam p.ex. os "trabalhadores", "estudantes universitários", "ciclistas de recreio e desporto", "veraneantes" ou "idosos".

8.1.5. Criar uma plataforma de comunicação digital integrada

Será desenvolvida uma plataforma acessível, atrativa e abrangente ("site", "apps", redes sociais) que centralize e disponibilize recursos e informação útil e relevante, e potencie a comunicação no âmbito da estratégia de promoção da mobilidade ativa. Poderá também integrar recursos técnicos e destinados a profissionais, no âmbito da medida 7.2.4 – "Criar Centro de Informação Interdisciplinar".

8.1.6. Incentivar e apoiar a realização de eventos e iniciativas populares

Serão promovidas iniciativas de ativação e experimentação junto do público em geral, de "roadshows" a "semanas da bicicleta", de campanhas "de bicicleta para o trabalho/escola" a "dias sem carros", mas também aproveitados grandes eventos desportivos com potencial para dar visibilidade e escala mediática ao tema.

8.1.7. Promover campanhas publicitárias e ativar parcerias

Será efetuado um trabalho de sensibilização do grande público, desenvolvendo campanhas publicitárias, mas também ativando parcerias e estimulando a divulgação de conteúdos selecionados em meios de comunicação e media, com ênfase nos meios públicos, através da edição "online" e física de informação e notícias de atividades, informações úteis, resultados de estudos, artigos, opiniões. A ideia de que a bicicleta é um brinquedo, ou exclusivamente para utilização desportiva, será desconstruída, até pelo enorme potencial em sensibilizar os praticantes de desporto para a mobilidade ativa. Serão também potenciadas sinergias com entidades e iniciativas em vários setores complementares como a educação, a saúde, o desporto, o turismo ou a indústria.

9. MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO

Para apoiar a implementação de medidas de acordo com os objetivos definidos, e para sustentar futuros investimentos, é necessário monitorizar um conjunto de parâmetros, em tempo útil, e de forma credível, integrada e sistemática.

São várias as vantagens de monitorizar os níveis, tendências e formas de uso dos modos ativos de transporte: à escala local, as dinâmicas identificadas permitem aferir a evolução das condições de circulação a pé ou com bicicleta, em relação a outros modos; em localizações específicas, os resultados de contagens realizadas antes e depois da implementação de novas infraestruturas ou outras medidas concretas permite conhecer o seu nível de eficácia, em comparação com o previsto; e, em termos gerais, o desenvolvimento progressivo de uma base de dados possibilitará apoiar futuras decisões de investimento e medir o impacto das políticas adoptadas, para além de disponibilizar informação útil para projetos de investigação.

Será garantida a articulação com os diferentes parceiros relevantes (p.ex. instituições públicas, universidades), para que a avaliação seja abrangente, incluindo, quando conveniente, dados em áreas como a saúde, ambiente ou economia. A informação gerada pelo sistema estará acessível publicamente, bem como os resultados das avaliações regulares, com destaque para a disponibilização de dados detalhados sobre a circulação rodoviária nas suas diferentes dimensões (tipologias de utilização, sinistralidade, etc.).

9.1. Monitorização de resultados

9.1.1. Estabelecer um conjunto de indicadores de desempenho

Definir adequadamente, e nas múltiplas dimensões quantitativas e qualitativas, quais os indicadores de performance nacionais e locais a utilizar pelo sistema de monitorização, e que permitam comparações da evolução de resultados ao nível nacional e europeu.

9.1.2. Implementar uma rede nacional de monitorização

Os efeitos diretos e indiretos de projetos e medidas adotados serão aferidos de forma continuada no tempo, envolvendo as entidades responsáveis pelos mesmos e garantindo a disponibilidade de instrumentos e métodos robustos, que incluam contagens, inquéritos e outras soluções de recolha de dados.

9.1.3. Adaptar sistemas complementares de recolha de dados

A monitorização corrente em áreas como a saúde, a segurança rodoviária, o turismo ou o emprego, será aperfeiçoada em aspetos pontuais, permitindo uma leitura mais detalhada de dinâmicas relevantes para a mobilidade ativa (p.ex. Censos 2021; Inquéritos à Mobilidade; Relatórios de Sinistralidade Rodoviária).

9.2. Avaliação de desempenho e retorno de investimento

9.2.1. Avaliar e rever periodicamente a estratégia nacional

O grau de cumprimento de objetivos e resultados, reais e esperados, das políticas de promoção da mobilidade ativa no território nacional será aferido e divulgado com periodicidade bienal. Prevê-se também uma avaliação global mais profunda, que inclua o acompanhamento e a análise de dinâmicas emergentes (designadamente com as bicicletas assistidas eletricamente, aumento da conectividade digital ou a tendência de "servitização" da mobilidade) e sustente uma revisão intercalar da ENMA, em 2025.

9.2.2. Avaliar e comparar resultados a nível regional, concelhio, local e setorial

Uma adequada monitorização permitirá aferir e comparar resultados, nomeadamente no cálculo e avaliação do retorno dos investimentos realizados e no estabelecimento de "rankings" em diferentes contextos (p.ex. indicadores de execução financeira e física de projetos; indicadores de sinistralidade rodoviária; indicadores de impacto económico, social e ambiental - tal como o modelo HEAT).

10. FINANCIAMENTO

A implementação de políticas de promoção da mobilidade ativa necessita de um adequado financiamento, em particular tratando-se de uma área onde as intervenções podem apresentar uma relação custo-benefício muito vantajosa, seja ao nível da infraestrutura física, mas também noutras dimensões. O investimento público deverá acompanhar as externalidades positivas associadas ao incremento da utilização dos modos ativos, devendo ser orientado para garantir os melhores resultados, recorrendo à avaliação prévia quanto ao impacto concreto e respetivo retorno em termos de ativação.

O compromisso público com a estratégia de promoção dos modos ativos de transporte deverá ser concretizado através de uma adequada e crescente disponibilização de meios financeiros, técnicos e humanos, ao nível da administração central (Orçamento do Estado, Fundos Nacionais) e local, bem como das instituições públicas, e de forma previsível, acessível e estruturada, sobretudo nos três eixos de intervenção previstos: infraestruturas e intermodalidade; capacitação e apoio; cultura e comportamentos.

Para potenciar a escala de intervenção, será crucial diversificar as fontes de financiamento, identificando e divulgando atempadamente oportunidades disponíveis ao nível europeu e internacional, destinadas a diferentes agentes públicos (municípios e entidades intermunicipais, administração central, agências governamentais e institutos) e privados (cidadãos, terceiro setor e empresas), e garantindo o necessário cofinanciamento.

As externalidades positivas associadas ao incremento da mobilidade ativa serão devidamente avaliadas, e consideradas no envolvimento financeiro de setores como o ambiente, saúde, segurança social e turismo. Da mesma forma, a criação e consolidação de redes e parcerias visando a implementação de projetos em áreas como o turismo ativo, desporto, educação ou transportes poderá constituir um fator adicional de apoio à promoção da mobilidade ativa.

A execução de políticas de investimento favoráveis e transversais à concretização dos objetivos de médio e longo prazo da estratégia nacional implicará também o envolvimento diligente das competentes entidades públicas e níveis de governo, estimulando a alocação de fundos europeus para a mobilidade ativa.

A sensibilização de agentes privados (como fundações e empresas) para o tema, mobilizando recursos adicionais, também permitirá ampliar o potencial e alcance das medidas, devendo ser privilegiadas as iniciativas que mais demonstrem contribuir para a obtenção de resultados. Neste sentido, é de incentivar a utilização de ferramentas que facilitem a previsão informada dos benefícios efetivos dos resultados de diferentes intervenções, projetos e atividades.

11. MAPA DE MEDIDAS

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa 2020-30 organiza-se em 6 Dimensões Estratégicas, a saber:

EL - ENQUADRAMENTO E LEGISLAÇÃO

ID - INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

E1 - EIXO DE INTERVENÇÃO #1: INFRAESTRUTURAS E INTERMODALIDADE

E2 - EIXO DE INTERVENÇÃO #2: CAPACITAÇÃO E APOIO

E3 - EIXO DE INTERVENÇÃO #3: CULTURA E COMPORTAMENTOS

MA - MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO

Cada uma das Dimensões é concretizada por um conjunto de Medidas, num total de 51, cujo Mapa se apresenta nas páginas seguintes, incluindo o respetivo cronograma de execução, as entidades responsáveis e as potenciais fontes de financiamento.

Dimensão Estratégica: **ENQUADRAMENTO E LEGISLAÇÃO (EL)**

Medidas		2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidades Responsáveis	Fontes Potenciais de Financiamento
Enquadramento regulatório garantindo segurança e conforto de peões e ciclistas							
EL-1	Aperfeiçoar o Código da Estrada (CE)		x			MAI, ANSR, IMT	Não aplicável
EL-2	Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST)		x			MAI, ANSR, IMT	Não aplicável
EL-3	Avaliar a introdução do Princípio da Responsabilidade Objetiva			x		MAI, ANSR, IMT, ASF	Não aplicável
EL-4	Avaliar o alargamento do âmbito do Fundo de Garantia Automóvel (FGA)		x			MAI, ANSR, ASF	Orçamento Próprio
EL-5	Alargar o âmbito e cobertura dos patrulheiros de trânsito		x			MAI, ANSR, PSP, GNR	Orçamento Próprio
EL-6	Melhorar legislação sobre condições de trabalho		x			MTSSS, ACT	Não aplicável
EL-7	Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar	x	x			MEd, DGEd, ASF	OE
Regulação territorial favorecendo os modos ativos de transporte							
EL-8	Contemplar as redes pedonais e cicláveis nos instrumentos de gestão territorial		x	x		MATE, IMT, ANMP, MUNICÍPIOS	Não aplicável
EL-9	Assegurar a articulação intermunicipal no desenvolvimento de redes		x	x	x	ANMP, AML, AMP, CIM, MUNICÍPIOS, IMT	Não aplicável
EL-10	Incluir mecanismos de promoção da mobilidade ativa na legislação urbanística		x	x	x	MATE, DGT, IMT, ANMP	Não aplicável
EL-11	Regular cargas e descargas de mercadorias em zonas urbanas			x		ANMP, MUNICÍPIOS, IMT	Não aplicável

Dimensão Estratégica: **INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (ID)**

Medidas		2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidades Responsáveis	Fontes Potenciais de Financiamento
Aprofundamento e disseminação do conhecimento técnico e científico							
ID-1	Apoiar a investigação aplicada ao contexto nacional	x	x	x	x	MCTES, FCT, ANI	OE, Fundos Comunitários
ID-2	Promover a partilha de conhecimento especializado	x	x	x	x	MCTES, FCT, ANI	OE, Fundos Comunitários

Dimensão Estratégica: **EIXO DE INTERVENÇÃO #1: INFRAESTRUTURAS E INTERMODALIDADE (E1)**

Medidas		2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidades Responsáveis	Fontes Potenciais de Financiamento
Mobilidade ativa fácil e atrativa, com infraestrutura adequada							
E1-1	Desenvolver e aplicar um normativo nacional para intervenções físicas	x	x			IMT, LNEC, IP	Orçamento Próprio
E1-2	Privilegiar, priorizar e promover a implementação de intervenções "ligeiras"		x	x	x	ANMP, MUNICÍPIOS	Orçamento Próprio, Fundos Comunitários
E1-3	Eliminar descontinuidades e obstruções nas vias para peões e ciclistas	x	x	x	x	ANMP, MUNICÍPIOS	OE, Fundos Comunitários, Orçamento Próprio
E1-4	Generalizar medidas de acalmia de tráfego em zonas urbanas		x	x	x	ANMP, MUNICÍPIOS	OE, Fundos Comunitários, Orçamento Próprio
E1-5	Tornar as interseções para peões e ciclistas seguras e confortáveis	x	x	x	x	ANMP, MUNICÍPIOS	OE, Fundos Comunitários, Orçamento Próprio
E1-6	Massificar a instalação de estacionamentos de bicicleta	x	x	x		ANMP, MUNICÍPIOS	Fundos Comunitários, Orçamento Próprio
E1-7	Facilitar a mobilidade ativa nas zonas urbanas	x	x	x	x	MUNICÍPIOS	OE, Fundos Comunitários, Orçamento Próprio
E1-8	Criar e mapear redes pedonais e cicláveis intermunicipais de excelência		x	x		AML, AMP, CIM	OE, Fundos Comunitários, Orçamento Próprio
E1-9	Promover percursos pedonais e cicláveis para desporto e lazer		x	x	x	AML, AMP, CIM, MUNICÍPIOS, IPDJ	OE, Fundos Comunitários, Orçamento Próprio
Promoção da intermodalidade e integração com transportes públicos							
E1-10	Intervir junto dos operadores de transporte público	x	x			IMT, AML, AMP, CIM, MUNICÍPIOS	OE, Orçamento Próprio
E1-11	Fomentar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas	x	x	x		MATE, IMT, MUNICÍPIOS	Fundos Comunitários, Orçamento Próprio

Dimensão Estratégica: **EIXO DE INTERVENÇÃO #2: CAPACITAÇÃO E APOIO (E2)**

Medidas		2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidades Responsáveis	Fontes Potenciais de Financiamento
Intervenção junto de peões, ciclistas e automobilistas							
E2-1	Implementar um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar		x			ME, DGEd, IPDJ, FPC	Não aplicável
E2-2	Incluir o ciclismo como matéria nuclear do currículo de educação física		x			ME, MATE, DGEd	Fundo Ambiental
E2-3	Estimular a mobilidade ativa junto de pessoas com deficiência		x	x	x	IPDJ, INR, AUTARQUIAS	OE, Fundos Comunitários, Orçamento Próprio
E2-4	Reforçar a formação para a cidadania rodoviária		x	x	x	ANSR, IMT	OE, Fundos Comunitários, Orçamento Próprio
Formação específica para profissionais							
E2-5	Promover competências técnicas e académicas	x	x	x		DGEd, IMT, CRUP, CCISP	OE, Fundos Comunitários
E2-6	Melhorar a formação de motoristas	x	x	x		ANSR, IMT	OE, Fundos Comunitários
E2-7	Formar formadores de utilizadores profissionais		x	x		ANSR, IMT	OE, Fundos Comunitários
E2-8	Criar centro de informação interdisciplinar		x			IMT	OE
Capacitação de decisores							
E2-9	Promover encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa		x	x	x	MATE, IMT	Orçamento Próprio
E2-10	Realizar ações locais de capacitação e discussão		x	x	x	MATE, IMT, AML, AMP, CIM, MUNICÍPIOS	Orçamento Próprio, Fundo Ambiental

Dimensão Estratégica: **EIXO DE INTERVENÇÃO #2: CAPACITAÇÃO E APOIO (E2) (continuação)**

Medidas		2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidades Responsáveis	Fontes Potenciais de Financiamento
Fiscalização de incumprimentos legais e regulamentares							
E2-11	Aumentar a fiscalização efetiva do Código da Estrada	x	x	x	x	GNR, PSP, Polícias Municipais	Não aplicável
E2-12	Aumentar a fiscalização efetiva dos níveis de poluição de viaturas	x	x	x	x	GNR, PSP, Polícias Municipais	Não aplicável
E2-13	Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta	x	x	x	x	MAI, MATE, GNR, PSP, Polícias Municipais	Orçamento Próprio, Fundo Ambiental
Incentivos fiscais							
E2-14	Implementar medidas de apoio à aquisição de bicicletas	x	x			MATE	Fundo Ambiental
E2-15	Incrementar os benefícios para entidades públicas e privadas		x			MF, MATE	OE

Dimensão Estratégica: **EIXO DE INTERVENÇÃO #3: CULTURA E COMPORTAMENTOS (E3)**

Medidas		2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidades Responsáveis	Fontes Potenciais de Financiamento
Promover uma forte cultura de mobilidade ativa							
E3-1	Promover "Visão Zero" na sinistralidade rodoviária	x	x	x	x	ANSR, PRP	Orçamento Próprio
E3-2	Criar oportunidades de reconhecimento de "campeões"		x			ANSR, IMT, MUNICÍPIOS	Orçamento Próprio
E3-3	Intervir junto dos jovens em idade escolar	x	x	x	x	DGEd, IMT, IPDJ, MUNICÍPIOS	OE, Orçamento Próprio
E3-4	Promover mudança de comportamentos em grupos específicos da população		x	x	x	DGEd, IMT, IPDJ, MUNICÍPIOS	OE, Fundo Ambiental, Orçamento Próprio
E3-5	Criar uma plataforma de comunicação digital integrada		x			IMT	Fundo Ambiental, Orçamento Próprio
E3-6	Incentivar e apoiar a realização de eventos e iniciativas populares	x	x	x	x	MUNICÍPIOS, IMT, DGS, IPDJ	Orçamento Próprio
E3-7	Promover campanhas publicitárias e ativar parcerias		x	x	x	MUNICÍPIOS, IMT, DGS, IPDJ, RTP	Orçamento Próprio

Dimensão Estratégica: **MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO (MA)**

Medidas		2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidades Responsáveis	Fontes Potenciais de Financiamento
Monitorização de resultados							
MA-1	Estabelecer um conjunto de indicadores de desempenho		x			IMT, INE, DGE, DGS, ANSR, ANMP	Não aplicável
MA-2	Implementar uma rede nacional de monitorização		x	x	x	IMT, INE, DGE, DGS, ANSR, ANMP	Não aplicável
MA-3	Adaptar sistemas complementares de recolha de dados		x	x	x	IMT, INE, DGE, DGS, ANSR, ANMP	Não aplicável
Avaliação de desempenho e retorno de investimento							
MA-4	Avaliar e rever periodicamente a estratégia nacional			x	x	IMT, INE, DGE, DGS, ANSR, ANMP	Não aplicável
MA-5	Avaliar e comparar resultados a nível regional, concelhio, local e setorial			x	x	IMT, INE, DGE, DGS, ANSR, ANMP	Não aplicável

GLOSSÁRIO

Acordo de Paris
Tratado internacional no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima, que rege medidas de redução de emissões de CO_2 a partir de 2020.

Atividade Física
Atividade que contempla o movimento realizado pelos principais músculos, resultando num dispêndio energético acima dos valores de repouso.

Bicicleta
Veículo de duas rodas (geralmente de diâmetro igual) presas a uma estrutura ("quadro"), movido pelo esforço do próprio utilizador ("ciclista"), através de pedais.

Bicicleta com Assistência Elétrica
Bicicleta na qual o esforço do ciclista é assistido por um pequeno motor elétrico. Ao contrário das bicicletas *elétricas* (as chamadas "e-bikes"), nas bicicletas com *assistência elétrica* (também chamadas de "pedelecs") o motor não tem mais de 250 watts de potência e interrompe a assistência a partir dos 25 km/h. São, para todos os efeitos legais, equiparáveis às bicicletas convencionais.

Bicicleta de carga
Velocípede concebido especificamente para o transporte de passageiros, ou mercadorias de grande dimensão/peso, podendo ter assistência elétrica. Estão atualmente disponíveis modelos variados muito variados, de acordo com o tipo de uso (*pedicabs*, *longtail*, *boxbike*, etc.).

"Bike Box"
Zona delimitada na faixa de rodagem, imediatamente antes de uma intersecção semaforizada, que proporciona aos ciclistas uma posição de maior visibilidade e segurança no arranque.

"Bike Sharing"
Ver *Sistema de Bicicletas Partilhadas*.

"Ciclobus"
Iniciativa local de promoção e apoio ao modo ciclável, que funciona como um "autocarro humano", gratuito, em que as crianças, acompanhadas de um ou mais adultos (p.ex. familiares dos alunos em sistema de rotatividade), pedalam em grupo para a escola, segundo um trajeto com paragens pré-definidas.

Ciclovia (ou Pista Ciclável)
Via de comunicação de sentido único ou bidirecional, destinada especificamente para a circulação de pessoas com bicicleta, com piso regular, podendo apresentar diferentes tipologias.

CO_2
O dióxido de carbono é um gás que contribui significativamente para o chamado "efeito de estufa", absorvendo e emitindo energia radiante para a atmosfera, sob a forma de luz infravermelha. Em 2016, o setor dos transportes foi responsável por 27% do total deste tipo de emissões na UE.

Ecopista
Via de comunicação reservada às deslocações não motorizadas, com traçado ininterrupto e agradável, onde o contacto com o meio ambiente é valorizado, cumprindo condições mínimas de largura, inclinação e qualidade de pavimentação, de forma a garantir uma utilização em convivência e segurança por parte de todos os utentes, independentemente da capacidade física dos mesmos.

Ecovia
Infraestrutura destinada à circulação a pé ou em bicicleta, e que tem como principal característica a ligação - tanto a nível local como regional - entre áreas de interesse ambiental. Pode incluir estradas ou estradões abertas ao trânsito motorizado, desde que o mesmo seja pouco frequente.

EPAC (Electrically Power Assisted Cycles)
Ver *Bicicleta com assistência elétrica*.

Faixa Ciclável (ou Ciclofaixa)
É uma faixa de tráfego, geralmente no mesmo sentido de direcção dos automóveis e na maioria das vezes do lado direito e em sentido único. Nestas circunstâncias, a circulação de bicicletas é integrada no trânsito com outros veículos, separada por sinalização horizontal ou uma barreira físico, contínua ou descontínua.

HEAT (*Health Economic Assessment Tool for cycling and walking*)
Simulador desenvolvido pela OMS para calcular o valor económico dos benefícios para a saúde decorrentes de aumentos do modo pedonal e ciclável em contextos concretos.

Intermodalidade
Caraterística do sistema de transportes que inclui a possibilidade de recorrer a vários modos (pedonal, ciclável, transporte público), combinando-os num mesmo trajeto, de acordo com a sua conveniência.

Medidas de Acalmia de tráfego
Conjunto de intervenções destinadas a condicionar o volume e/ou a velocidade de circulação do tráfego motorizado, com o objetivo de reduzir o risco rodoviário, em particular para os utilizadores mais vulneráveis das estradas e ruas, bem como o nível de ruído e emissões poluentes. Podem assumir diversas tipologias, incluindo intervenções no perfil horizontal e vertical das vias, semaforização, iluminação, entre outras.

Mobilidade Sustentável
É a capacidade de dar resposta às necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, aceder, comunicar, transaccionar e estabelecer relações, sem sacrificar outros valores humanos e ecológicos, hoje e no futuro.

Mobilidade Ativa
Ver *Transporte Ativo.*

Mobilidade Suave
Ver *Mobilidade Sustentável.*

PDM (Plano Diretor Municipal)
Instrumento legal fundamental na gestão do território municipal, definindo o quadro estratégico de desenvolvimento territorial da autarquia, constituido o instrumento de referência para a elaboração dos demais planos municipais.

"Pedibus"
Iniciativa local de promoção e apoio ao modo pedonal, que funciona como um "autocarro humano", gratuito, em que as crianças, acompanhadas de um ou mais adultos (p.ex. familiares dos alunos em sistema de rotatividade), seguem a pé para a escola, segundo um trajeto com paragens pré-definidas.

Portugal Ciclável
Programa nacional para promover a interconexão das redes cicláveis municipais, para a estruturação entre redes contíguas e para a promoção de redes em contexto isolado, prevendo um investimento de 300M€ (até 2030) para construir 960 km de ciclovias.

Quota Modal
Medida que indica o número ou percentagem de viagens realizadas utilizando uma determinada opção de transporte (andar a pé, de bicicleta, usar transporte público, usar veículo privado, etc.), e constitui um indicador primordial na área da mobilidade ativa, com forte potencial de comparabilidade ao longo do tempo, e entre diferentes contextos.

Seguro Escolar
O seguro escolar constitui um sistema de proteção destinado a garantir a cobertura dos danos resultantes do acidente escolar, incluindo os sinistros que ocorram em trajeto entre a residência e o estabelecimento escolar, nos termos definidos pela respetiva regulamentação (Portaria 413/99, de 8 de junho). Atualmente, a cobertura exclui expressamente as deslocações com velocípede (com ou sem motor).

Sistema de Bicicletas Partilhadas
Serviço público de transporte, no qual uma frota de bicicletas é disponibilizada para uso comum, em períodos de curta duração, podendo (ou não) ser gratuitas, ou incluir bicicletas com assistência elétrica.

Transporte Ativo
Deslocação entre dois lugares, com recurso a veículo sem autopropulsão, implicando atividade física deliberada e necessária, promovendo a saúde pública e a redução significativa de ruído e emissões poluentes. O transporte público é por vezes considerado um modo ativo, pois muitos utilizadores caminham ou pedalam de/para o local de embarque/desembarque.

Transporte Público
Serviços de transporte de passageiros da responsabilidade da administração pública central, regional ou local, ou por esta concessionada segundo parâmetros previamente definidos de qualidade, preço, frequência e cobertura.

Turismo Ativo
Tipo de turismo no qual o motivo principal da viagem é a realização de atividades de recreio em ambiente natural, com algum nível de atividade física.

Veículo Motorizado
Veículo rodoviário utilizado para o transporte de passageiros, bens ou carga, com autopropulsão (motor de combustão interno, motor elétrico ou combinação de ambos).

Velocípede
Ver *Bicicleta*.

"Visão Zero"
Projeto internacional assente em princípios éticos que pressupõem uma análise crítica e integrada do sistema de circulação rodoviário, incluindo infraestruturas, legislação e comportamentos, visando eliminar as fatalidades associadas ao tráfego rodoviário.

ZER (Zona de Emissões Reduzidas)
Área onde só podem circular veículos com características específicas, no que diz respeito à emissão de poluentes, de acordo com a norma europeia de emissões considerada (Normas EURO) que abrange diversas tipologias de veículos sendo a sua implementação faseada, consoante a tipologia dos veículos, o seu desempenho ambiental e a abrangência geográfica da medida.

"Zona 20" / "Zona 30"
Área urbana delimitada onde são implementadas medidas de acalmia de tráfego, com o objetivo de reduzir o risco rodoviário, bem como o ruído e as emissões poluentes. Pelo risco reduzido, as "zonas 20" são também chamadas de "zonas de coexistência", permitindo a circulação na rodovia entre veículos e peões de qualquer idade.