



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

R 236/XXIII/2022

2022.09.22

Resolução do Conselho de Ministros

Ao longo da última década tem-se consolidado a necessidade de alterar o paradigma da mobilidade à medida que as alterações climáticas se agravam, o congestionamento se intensifica, a qualidade do ar piora e a sinistralidade rodoviária aumenta. Para esta alteração, a mobilidade ativa é reconhecida como uma área-chave, a par do reforço do transporte público e da racionalização do uso do transporte individual.

Neste âmbito, foram formuladas políticas públicas de transportes e mobilidade, entre as quais se destaca a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC 2020-2030), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, que no n.º 14 determina a elaboração de uma estratégia congénere consagrada à componente pedonal, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2020-2030.

A recente crise sanitária veio, por sua vez, destacar a necessidade da mudança para uma mobilidade mais sustentável, tendo em conta a resiliência dos sistemas de transporte, a promoção da mobilidade ativa, designadamente andar a pé e de bicicleta, e a micro-mobilidade.

O Programa do XXII Governo Constitucional assumiu a premência da adoção de uma estratégia integrada de mobilidade e planeamento urbano, alinhada com os objetivos definidos nas políticas europeias orientadas para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e com vista a alcançar a neutralidade carbónica até 2050, e a Lei de Bases do Clima, aprovada pela Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, consagrou a importância da mobilidade ativa ao determinar, no artigo 50.º, as formas sob as quais deve o Estado promover a mobilidade ativa ciclável e pedonal.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

O Programa do XXIII Governo Constitucional prevê dar continuidade à ENMAC 2020-2030, acelerando a sua implementação, e desenvolver a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030, mantendo e reforçando o envolvimento de todas as áreas governativas nestas duas estratégias.

Assim:

Nos termos do artigo 28.º da Lei n.º 4/2004, de 15 de janeiro, na sua redação atual, e das alíneas *d)* e *g)* do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

- 1 - Aprovar a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP 2030), que consta do anexo à presente resolução e da qual faz parte integrante.
- 2 - Estabelecer que as componentes ciclável, objeto da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC 2020-2030), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, e pedonal, objeto da ENMAP 2030, compreendem, em conjunto, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa (ENMA).
- 3 - Criar, na dependência do membro do Governo responsável pela área da mobilidade urbana, um grupo de projeto designado por Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa (GPMA), que tem por missão garantir a execução da ENMA nas componentes ciclável e pedonal, implementando as medidas que as compõem.
- 4 - Fixar como objetivos do GPMA:
 - a)* Elaborar a versão final da ENMAP 2030, a aprovar por Resolução do Conselho de Ministros, uma vez ponderados os resultados da consulta pública e proceder ao seu envio ao membro do Governo responsável pela área da mobilidade urbana;



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- b) Apresentar até 30 de junho de 2023 uma proposta fundamentada sobre a fusão das componentes ciclável e pedonal, bem como os mecanismos de monitorização da implementação da ENMA;
- c) Assegurar a implementação das medidas previstas na ENMAC 2020-2030 e na ENMAP 2030, designadamente, através das seguintes ações:
 - i) Identificar e mobilizar parceiros públicos e/ou privados, promover relações institucionais e realizar parcerias com entidades relevantes para a promoção da mobilidade ativa, nacionais ou estrangeiras, nomeadamente serviços e organismos da administração pública, instituições de ensino superior, ordens profissionais e associações ligadas ao setor;
 - ii) Promover a celebração de protocolos com as várias entidades, públicas e privadas, para implementação da ENMA;
 - iii) Desenvolver projetos de colaboração de interesse tecnológico, de boas práticas, de modelos colaborativos, de experimentação e de inovação, com entidades públicas ou privadas, nacionais ou internacionais;
 - iv) Promover uma rede de partilha de conhecimento e boas práticas focada na mobilidade ativa;
- d) Proceder à monitorização e avaliação anual do desenvolvimento das medidas inscritas na ENMAC 2020-2030 e ENMAP 2030, apresentando ao membro do Governo responsável pela área da mobilidade urbana, até dia 31 de março de cada ano, um relatório reportado ao ano civil anterior, com desagregação da informação que permita a análise e decisão política;
- e) Identificar insuficiências do quadro normativo aplicável e oportunidades de melhoria, assim como apresentar propostas de alteração normativa previamente articuladas com entidades relevantes;



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- f) Garantir as ações necessárias para, em parceria com municípios, entidades intermunicipais, comissões de coordenação e desenvolvimento regional e demais entidades envolvidas, assegurar a divulgação e comunicação, a nível nacional e local, relativamente à mobilidade ativa;
- g) Praticar todos os atos necessários à prossecução da missão que lhe é conferida e à concretização dos objetivos fixados, bem como o exercício das competências que lhe venham a ser delegadas.
- 5 - Determinar que o GPMA é dirigido por um coordenador, equiparado a cargo de direção intermédia de 1.º grau, para todos os efeitos legais, designado de entre os trabalhadores do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), por despacho do membro do Governo responsável pela área da mobilidade urbana.
- 6 - Estabelecer que, para a prossecução dos seus objetivos, o GPMA é constituído, para além do coordenador, por dois técnicos superiores, de entre os trabalhadores do IMT, I. P., cujo exercício de funções se efetua em regime de mobilidade, previsto na Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, na sua redação atual, podendo, se necessário, incluir mais um técnico superior ao abrigo do mesmo regime.
- 7 - Determinar que os encargos orçamentais e o apoio logístico e administrativo decorrentes da criação e funcionamento do GPMA são suportados por verbas inscritas no orçamento do IMT, I. P., designadamente previstas no Orçamento do Estado para a implementação das estratégias de mobilidade ativa.
- 8 - Estabelecer que o GPMA apresenta um relatório final da atividade desenvolvida e dos resultados alcançados, até ao término do seu mandato, a publicar, pelo menos, no seu sítio na Internet e no Portal do Governo.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- 9 - Determinar que o relatório final referido no número anterior inclui uma proposta da estrutura orgânica que, no seio do IMT, I. P., prossegue o acompanhamento da implementação da ENMA até 2030.
- 10 - Estabelecer que o GPMA termina o seu mandato a 31 de dezembro de 2025.
- 11 - Alterar os n.ºs 3 a 6 e 9 a 11 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, que passam a ter a seguinte redação:
- «3 - Transformar a Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa Ciclável na Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa (CIMA), visando garantir a articulação política e a orientação para os objetivos estabelecidos na ENMAC 2020-2030 e na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP 2030).
- 4 - Determinar que a CIMA é composta pelos membros do Governo responsáveis por todas as entidades com intervenção na implementação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa (ENMA), estabelecida nos termos da Resolução do Conselho de Ministros que aprova a ENMAP 2030, designadamente as áreas da administração interna, da justiça, das finanças, do desporto, da economia e do mar, da ciência, tecnologia e ensino superior, da educação, do trabalho, solidariedade e segurança social, da saúde, do ambiente e da ação climática, das infraestruturas e da habitação e da coesão territorial.
- 5 - Criar a Rede de Pontos Focais (RPF) da ENMA, constituída por todas as entidades responsáveis por dinamizar a execução das medidas, atuando junto das entidades envolvidas e reportando à coordenação do Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa (GPMA), criado pela Resolução do Conselho de Ministros que aprova a ENMAP 2030, e à CIMA.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- 6 - Determinar que o modo de funcionamento da RPF é determinado pelo GPMA, e que esta rede é composta por um representante designado por cada uma das entidades responsáveis pela implementação de medidas da ENMAC 2020-2030 e ENMAP 2030.
- 9 - Determinar que a RPF apoia o GPMA na preparação da documentação necessária para a tomada de decisões da CIMA, garantindo o acompanhamento e continuidade dos trabalhos.
- 10 - Estabelecer que junto da RPF funciona o Conselho Consultivo para a Mobilidade Ativa, a quem compete pronunciar-se sobre os assuntos que lhe sejam submetidos pela RPF ou apresentar a esta, por sua iniciativa, recomendações e sugestões no âmbito da mobilidade ativa.
- 11 - Determinar que o Conselho Consultivo para a Mobilidade Ativa é composto pelas entidades abaixo designadas, às quais poderão ser acrescentadas, de forma permanente ou pontual, outras entidades relevantes no âmbito da promoção da mobilidade ativa:
- a) [...];
 - b) [...];
 - c) [...];
 - d) [Revogada];
 - e) [Revogada];
 - f) [Revogada];
 - g) Estrada Viva - Liga de Associações pela Cidadania Rodoviária, Mobilidade Segura e Sustentável.»
- 12 - Revogar os n.ºs 7 e 8, as alíneas d) a f) do n.º 11 e os n.ºs 13, e 14 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

13 - Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros,

O Primeiro-Ministro

Este documento corresponde a uma versão preliminar para efeitos de discussão pública



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

ANEXO

(a que se refere o n.º 1)

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030

1. Sumário Executivo

Na última década tem-se tornado evidente a necessidade de alterar o paradigma da mobilidade, através de políticas orientadas para uma mobilidade mais sustentável. A mobilidade do futuro deverá ser segura, acessível, inclusiva, inteligente, resiliente, sem emissões, alicerçada na mobilidade ativa, coletiva e partilhada.

Todos somos peões em parte ou na totalidade dos trajetos. Andar a pé assume uma elevada importância no contexto da acessibilidade universal, realçando a importância da adoção de políticas desenhadas à escala do peão, que fomentem a mobilidade pedonal em articulação com o transporte coletivo e com os demais modos ativos.

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP 2030) evidencia-se como um instrumento-chave na persecução desse desígnio, desenvolvendo uma visão holística de orientação das políticas públicas nos domínios da mobilidade, dos transportes e do ordenamento do território.

Com uma estratégia direcionada para a mobilidade ativa pedonal pretende-se tornar Portugal num país «orgulhosamente ativo», onde andar a pé se consubstancie definitivamente na opção primária de mobilidade, maximizando os benefícios para a mobilidade, saúde, economia, emprego, ambiente e cidadania.

Tendo como visão «*tornar Portugal um país onde andar a pé seja uma opção de mobilidade quotidiana atrativa e segura, contribuindo para uma vida ativa, saudável, feliz e sustentável*», pretende-se alterar padrões de mobilidade, transformar o espaço pedonal acessível a todos e promover estilos de vida ativos e saudáveis.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Andar a pé é o ato mais óbvio que a humanidade pratica para se deslocar, mas nem sempre é uma opção atrativa ou possível por força, entre outras, das barreiras urbanísticas e arquitetônicas, do sentimento de insegurança rodoviária, da ausência de iluminação noturna, o que desmotiva o ato mais democrático de mobilidade das pessoas: o direito de andar a pé.

São múltiplas e transversais as dimensões chave na promoção da mobilidade pedonal. A definição de uma estratégia nacional de mobilidade pedonal vem reforçar a importância do andar a pé e contribuir para o desenvolvimento articulado de medidas a diferentes escalas. A concretização de muitas medidas será realizada ao nível local, porém não deixará de se revestir da maior importância a existência de uma Estratégia que enquadre, apoie e contribua para a articulação da multiplicidade de atores envolvidos.

O estado atual de desenvolvimento de estratégias de promoção da mobilidade ativa, em diversos países, evidencia as diferenças existentes no desenvolvimento e adoção de políticas públicas. Com efeito, e considerando um conjunto de 32 países, apenas Alemanha, Áustria, Finlândia, Itália, Luxemburgo, Noruega, Reino Unido e Suécia possuem, estratégias nacionais de promoção da mobilidade ativa pedonal, destacando-se a Finlândia e a Noruega onde o processo de planeamento apresenta uma maturação significativa. Como ponto comum à globalidade das estratégias analisadas, destaca-se a necessidade de promover a melhoria infraestrutural dos percursos dedicados ao peão e também a integração do planeamento da mobilidade pedonal nas políticas de desenvolvimento urbano e de uso do solo.

Reorientar o foco do planeamento da mobilidade para os modos ativos é um dos pilares na persecução da sustentabilidade dos sistemas urbanos de transporte. Com efeito, a mobilidade pedonal assume um particular enfoque nas etapas inicial e final das deslocações, no contexto dos sistemas de mobilidade multimodais. Neste particular, o Novo Quadro Europeu para a Mobilidade Urbana aponta para a necessidade de reforçar a infraestrutura pedonal, incrementando o espaço disponível e os padrões de segurança dos utilizadores, reconhecendo o peão como agente vulnerável no espaço público.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

A ENMAP 2030 pretende reforçar o compromisso, não somente com a promoção do andar a pé por motivos das deslocações pendulares e de lazer, mas também por incorporar preocupações com a premente mudança de paradigma e cultura de mobilidade em Portugal, bem como pela necessidade de descarbonização da economia, pela melhoria da saúde pública, pela humanização do território e pela necessidade de construção de territórios mais amigáveis, de proximidade e resilientes.

De acordo com os Censos de 2011, 16,4 % dos movimentos pendulares são realizados a pé, sendo que a escolha modal preferencial (61,6 %) continua a ser o automóvel.

De acordo com a Comissão Europeia, em 2020 Portugal apresentava uma taxa de mortalidade por atropelamento (número de mortos por milhão de habitantes) de 15,8 superior à média europeia de 10,7 evidenciando a existência de um contexto particularmente desafiante para os peões. De acordo com os dados da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), para o ano de 2020, o número de acidentes associados a «atropelamento de peões» ascendeu a 3 676 ocorrências, o equivalente estatístico a 13,3 % do quantitativo anual de sinistralidade registado. Dentro das localidades (3 548 atropelamentos em 2020), a expressão deste tipo de acidente ascendeu a 16 % do total.

Medidas de acalmia de tráfego, redução da velocidade máxima permitida em locais de relevante presença pedonal, melhoria do desenho das vias e do espaço público em geral são algumas das medidas que poderão constituir-se como eficazes para o incremento da segurança pedonal e da coexistência entre os diversos utilizadores.

A qualidade do espaço urbano, a adequabilidade das funções e usos, o conforto dos materiais utilizados, a iluminação, a sinalética e sinalização adequadas, a apazibilidade do percurso, a sua amenidade de temperatura fornecida pela estrutura ecológica, garantindo mais sombra, conforto térmico e psicológico, são fundamentais para estimular o andar a pé com conforto e segurança.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

As deslocções de proximidade são as mais suscetíveis de serem realizadas com recurso aos modos ativos, nomeadamente ao modo pedonal, com claras mais-valias de competitividade face à utilização do transporte motorizado. Inverter esta tendência deverá assumir-se como uma das prioridades de intervenção à escala nacional, sendo fundamental potenciar as condições para a utilização do modo pedonal como opção real de mobilidade. Nesse sentido, releva-se a importância da aposta na cidade compacta, densa e multifuncional, que promove a dotação no meio urbano de todas as funções de proximidade.

São vários os fatores críticos de sucesso para garantir o êxito da ENMAP 2030. Com efeito, impõe-se uma articulação intersetorial das políticas públicas associadas à mobilidade pedonal bem como a sua articulação com os demais modos de transporte. Neste pressuposto, são identificadas medidas em torno de cinco vetores estratégicos: educação, cultura, planeamento, infraestruturas e fiscalidade e incentivos. Cada um destes vetores desdobra-se em eixos de ação que são compostos por medidas concretas com vista à promoção do andar a pé.

A ENMAP 2030 deverá ser implementada até 2030 em articulação com a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC 2020-2030), tirando partido das estruturas de governação já em funcionamento, com as adaptações necessárias para incluir e integrar as especificidades inerentes à mobilidade pedonal.

A criação de uma estrutura de coordenação e gestão, no seio do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), para garantir a coordenação da implementação das medidas previstas e para estabelecer a articulação com todas as entidades envolvidas na execução e no acompanhamento e prossecução dos objetivos desta ENMAP 2030 será determinante.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Como garantia da articulação necessária para o sucesso da implementação da ENMAP 2030 e respetiva coordenação de políticas públicas nesta matéria, funcionará a Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa (CIMA), resultante da adaptação da estrutura homóloga já criada no contexto da ENMAC 2020-2030. De igual forma, propõe-se a adaptação do Conselho Consultivo, que passará a designar-se por Conselho Consultivo para a Mobilidade Ativa, integrando entidades que tenham no seu âmbito de atuação, em parte ou no todo, os objetivos expressos pela Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa. Também a Rede de Pontos Focais da Mobilidade Ativa deverá integrar todas as entidades responsáveis quer pela execução das medidas.

Um acompanhamento constante é imprescindível para o sucesso de qualquer política pública. Conscientes desta realidade, aponta-se para a criação de mecanismos de monitorização, a propor pelo grupo de projeto, que permitam obter dados em tempo razoável e daí retirar as consequentes conclusões e propor revisões e alterações quer de forma integral, quer parcial, para uma consequente implementação.

A implementação de políticas de promoção da mobilidade pedonal necessita de um adequado quadro financeiro, que deverá ter presente que as intervenções podem apresentar uma relação custo-benefício significativamente vantajosa, seja ao nível da mobilidade, sociabilidade, ambiente, economia, emprego, saúde pública e outros. As práticas internacionais demonstram que todo o valor que possa ser investido na promoção efetiva da mobilidade pedonal tem retorno em todos os múltiplos fatores com que esta interfere tais como saúde pública, economia e emprego, turismo, ambiente, qualidade da interação social e sensação de segurança.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

2. Introdução

A generalidade dos municípios portugueses tem registado, nas últimas décadas, uma transformação nos seus padrões de mobilidade, resultante da intensificação das taxas de motorização e da crescente utilização do transporte individual, o que traz consequências negativas como o congestionamento, a poluição atmosférica e sonora, a sinistralidade e a ocupação do espaço público por infraestruturas necessárias à circulação e estacionamento de veículos.

O Programa do XXII Governo Constitucional assumiu a premência da adoção de uma estratégia integrada de mobilidade e planeamento urbano que invertesse o atual quadro e respondesse aos objetivos definidos nas políticas europeias, designadamente no Acordo de Paris. Nesta matéria, apontava-se a sustentabilidade ambiental, a liderança na transição energética e a valorização territorial como objetivos cimeiros no desenho de políticas orientadas para a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e para alcançar a neutralidade carbónica até 2050.

Nesse sentido, a ação governamental assentou, fundamentalmente, em três grandes eixos de atuação: a promoção do transporte público, a eletrificação dos veículos e a transferência para modos de deslocação mais sustentáveis e ativos, como andar a pé ou de bicicleta.

O Programa do XXIII Governo Constitucional prevê dar continuidade à ENMAC 2020-2030, integrando a componente pedonal e acelerando a sua implementação, mantendo e reforçando o envolvimento de todas as áreas governativas.

Nesta linha de continuidade de políticas, prevê-se o fomento da mobilidade ativa, incluindo a garantia de acessibilidade pedonal universal, realçando a premência da adoção de uma política de cidades desenhada à escala do peão, que fomente a mobilidade pedonal em articulação com o transporte coletivo e com os demais modos ativos.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Nesse contexto, e atendendo a que todos, sem exceção, somos peões em parte ou na totalidade dos trajetos, a ENMAP 2030 evidencia-se como um instrumento-chave na persecução desse desígnio, desenvolvendo uma visão holística de orientação das políticas públicas nos domínios da mobilidade, dos transportes e do ordenamento do território.

A ENMAP 2030 assume particular relevância no sentido de aproximar Portugal de outros países europeus onde o histórico de planeamento associado à mobilidade pedonal se encontra enraizado e estrategicamente consolidado.

Com uma estratégia direcionada para a mobilidade ativa pedonal pretende-se tornar Portugal num país «*orgulhosamente ativo*», onde andar a pé se consubstancie definitivamente na opção primária de mobilidade, maximizando os benefícios para a mobilidade, saúde, economia, emprego, ambiente e cidadania.

Tendo como visão «*tornar Portugal um país onde andar a pé seja uma opção de mobilidade quotidiana atrativa e segura, contribuindo para uma vida ativa, saudável, feliz e sustentável*», a elaboração da ENMAP 2030 contou com um efetivo processo de participação envolvendo a população em geral e a auscultação de especialistas de diversas entidades, organizações não-governamentais e instituições do ensino superior.

O grupo de trabalho interministerial, aprovado pelo Despacho n.º 5979/2020, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 107, de 2 de junho, constituído para a elaboração da proposta de ENMAP 2030 contou com a participação de diferentes setores, refletindo assim a transversalidade e a importância da mobilidade pedonal.

A ENMAP 2030 privilegia um trabalho temático e transversal em consonância com os compromissos nacionais e internacionais, nomeadamente os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas.

A proposta da ENMAP 2030 que a seguir se apresenta encontra-se organizada em quatro partes:



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- Na primeira parte aborda-se a importância da mobilidade pedonal no atual contexto de descarbonização dos transportes e da sua interação com a humanização e qualificação do ambiente urbano. É apresentado um diagnóstico sobre os diferentes estágios de desenvolvimento e implementação de estratégias de promoção da mobilidade pedonal, noutros países, identificando linhas estratégicas comuns transponíveis para a realidade nacional;
- Na segunda parte define-se a visão para a mobilidade pedonal em Portugal, explicitando, de forma clara e concisa, as suas metas, bem como os fatores diferenciadores para o sucesso da implementação da ENMAP 2030, atentando as oportunidades e ameaças inerentes ao processo de promoção da mobilidade pedonal;
- Na terceira parte preconiza-se o plano de ação composto por um conjunto de medidas, agrupadas em eixos de ação, alinhadas por vetores estratégicos: Educação, Cultura, Planeamento, Infraestrutura e Fiscalidade e Incentivos;
- Na quarta parte propõe-se, numa perspetiva participada, o modelo de governança e de monitorização no sentido de garantir a implementação da política pública de forma eficiente e eficaz.

No decurso da elaboração da proposta de ENMAP 2030, convencionou-se a adoção da expressão andar a pé em detrimento da palavra caminhar, habitualmente mais utilizada no contexto de turismo, de lazer ou de exercício físico. A ENMAP 2030 contempla um conjunto de medidas, cujo objetivo primário incide na promoção do andar a pé enquanto vetor estratégico para uma mobilidade mais sustentável.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

PARTE 1 Contexto histórico e contemporâneo

Andar a pé é o ato mais óbvio que a humanidade pratica para se deslocar e foi, na sua história, o ato de locomoção mais utilizado até tempos historicamente recentes. Talvez se possa localizar no processo da revolução industrial o início da inversão da importância de andar a pé.

A mobilidade pedonal é hoje entendida, a par da ciclável, como mobilidade ativa pelo facto de ser implícita, de alguma forma, a utilização do corpo e da sua energia para promover a deslocação, por contraponto à mobilidade passiva em que um meio mecânico desloca a pessoa sem esta necessitar de qualquer atividade física.

A mobilidade ativa introduz, naturalmente, uma dimensão de velocidade reduzida, que reforça a escala humana e a sociabilidade nos territórios. Andar a pé contribui, de forma decisiva, para a saúde pública e para o combate ao sedentarismo, a doenças coronárias, respiratórias, psicológicas e metabólicas.

No quadro do combate ao aquecimento global, a mobilidade pedonal pode constituir-se como referencial ambiental de elevada expressão, dado que não introduz roturas no meio humano, através da velocidade mecânica e da emissão de gases poluentes, nem interfere significativamente na paisagem, ao contrário de modos de transporte motorizados, que ocupam espaço e transformam a paisagem.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

3. Razões para promover a mobilidade pedonal

Segundo John Butcher, Fundador Walk21, 1999, «andar a pé é a primeira coisa que uma criança quer fazer e a última coisa que um idoso quer deixar de fazer. Andar a pé é o exercício que não precisa de um ginásio. É a receita sem médico, o controlo do peso sem dieta, o cosmético que não pode ser encontrado num químico. É o tranquilizante sem um comprimido, a terapia sem um psicanalista, e as férias que não custam um centímo. Para além disso não polui, consome poucos recursos naturais e é altamente eficiente. Andar a pé é conveniente, não precisa de equipamentos especiais, é auto regulado e intrinsecamente seguro. Andar a pé é tão natural como respirar».

São várias as razões pelas quais a mobilidade pedonal deve ser incentivada. A promoção do andar a pé, enquanto forma de deslocação universal, contribui para a prossecução de objetivos coletivos benéficos para a sociedade, em diversas dimensões chave.

3. 1. Objetivos



PROMOVER A CIDADANIA



MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA



CONTRIBUIR PARA A MELHORIA DO AMBIENTE



FORTALECER A ECONOMIA E CRIAR EMPREGO



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS



FAZER BEM À SAÚDE



VALORIZAR A IGUALDADE DE GÊNERO

3.2. Dimensões-chave

São múltiplas e transversais as dimensões chave na promoção da mobilidade pedonal, bem como os resultados desejados em cada uma delas.

A EDUCAÇÃO, A CIDADANIA E A QUALIDADE DA INTERAÇÃO SOCIAL

POR UMA MUDANÇA DE COMPORTAMENTO, MAIS CIDADANIA E EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE

Andar a pé no espaço público constitui um ato de enorme relevância. Se cada ser é único, nos seus modos e atributos, o ato de andar a pé configura um contributo decisivo para o respeito pela diversidade, no tempo e no espaço.

Com o tempo e as opções gerais de desenvolvimento social, andar a pé, que sempre foi o ato mais natural de mobilidade, foi sendo substituído por meios que permitiam rapidez, privacidade e estatuto social. Andar a pé foi assim um ato natural interrompido, por um novo modo de vida, que emergiu nas últimas décadas.

Esta interrupção deveu-se às alterações de comportamentos na sociedade, que deram protagonismo ao transporte motorizado, mas também foi provocada pela degradação das condições para andar a pé fazendo com que a sua universalidade fosse perdida e, consequentemente, em parte, o acesso universal ao lugar e ao território fossem também diminuídos.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Andar a pé nem sempre é uma opção atrativa ou possível por força, entre outras, das barreiras urbanísticas e arquitetônicas, do sentimento de insegurança rodoviária, da ausência de iluminação noturna, o que desmotiva o ato mais democrático de mobilidade das pessoas: o direito de andar a pé.

Não há dúvidas do potencial de sociabilidade que o ato de andar em si encerra. Sabe-se que a socialização e a humanização do território exigem o cumprimento do binômio espaço-tempo. Andar a pé será, de entre todos os modos de mobilidade, aquele que mais potencia estes objetivos relacionais.

A natureza humana tende a encontrar-se e a sociabilizar. Lugares com significativa dinâmica social, tendem a ser procurados por mais pessoas e atividades, contribuindo assim para a construção de lugares vivos e atrativos. Também a redistribuição do espaço público originará que os espaços ganhos ao automóvel sejam convertidos para novas funções, ampliando a sociabilização.

O ambiente da rua precisa de ser convidativo para andar a pé e de bicicleta, proporcionando uma maior relação entre as pessoas e o comércio de proximidade, eventualmente até potenciando o seu aparecimento. A redução das distâncias entre produtores e consumidores, para além de promover a economia local, é uma forma de reduzir os desperdícios, por exemplo ao nível do transporte de bens.

A experiência tem mostrado que a prioridade aos modos ativos incrementa e desenvolve o comércio de rua e aumentado a qualidade das interações sociais. Deste modo, a adoção de medidas temporárias ou de urbanismo tático que potenciem a pedonalidade terá como consequência uma adaptação gradual às novas medidas e vivências diminuindo gradualmente a rejeição às mesmas.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

No âmbito da educação, da cidadania e da interação social, os resultados desejados serão alcançados através:

- Da ampliação da massa crítica da população contribuindo, de forma decisiva, para o real exercício do debate, participação cívica, circulação de ideias e diversidade de contributos que em muito ampliam a democracia e a qualidade da vida pública;
- De tornar as localidades mais seguras, acessíveis, inclusivas e atrativas, atenuando muitos dos receios, reais ou estimulados;
- Da educação para uma nova cultura de mobilidade assente em mais deslocações realizadas a pé e noutros modos ativos, na utilização do transporte público e na racionalização da utilização do transporte individual;
- Da implementação de uma política educativa para a mobilidade pedonal, com recurso a uma rede de escolas, enquanto estímulo de mudanças comportamentais;
- Da capacitação dos gestores municipais com conhecimento e competências em matéria de mobilidade e acessibilidade pedonal, para todas as pessoas.

A QUALIFICAÇÃO URBANA, A PROXIMIDADE E O *HABITAT*

POR UMA MELHOR QUALIFICAÇÃO URBANA E PLANEAMENTO DA MOBILIDADE E DO USO DO SOLO

Com a separação funcional e a segregação espacial da cidade modernista, as deslocações «casa-trabalho-escola-lazer» tornaram-se complexas, quer em tempo consumido, quer em distância percorrida. A necessidade de percorrer longas distâncias, associada a horários padronizados e pouco flexíveis e à ausência de funções de proximidade, impuseram o recurso ao transporte motorizado. O ritmo acelerado, os horários, as repetidas viagens de trabalho e de família, incrementaram um modo mecânico de viver o quotidiano.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Assim, importa dar particular atenção à alteração do modelo de desenho de cidade e dos territórios que se construíram no último meio século, o que parecendo uma difícil tarefa pelos hábitos instalados e culturas dominantes, não é impossível.

Releva que o meio ou o *habitat* humano permita maiores relações de proximidade, que as crianças possam ir a pé para a escola, que as pessoas com mobilidade condicionada possam circular nas redes de circuito pedonal, que o fim de tarde possa ser vivido em família num parque de proximidade, que não seja imposta a deslocação às periferias para consumos quotidianos em centros exteriores aos perímetros habitacionais, que exista espaço de proximidade que favoreça o andar a pé, quer nas distâncias a percorrer, quer no tempo para o realizar.

Para esse efeito o planeamento do uso do solo é fundamental. Já não tanto na perspetiva das grandes infraestruturas, mas na atenção regulamentar quanto às densidades e às definições de novas centralidades no espaço urbano. Os Instrumentos de Gestão do Território (IGT) devem ter em conta a formação de massa crítica que permita a existência de funções de proximidade economicamente sustentáveis.

Neste contexto, a importância dos planos de uso do solo, reveladores da ocupação do território, da localização de usos e funções e da definição de densidades construídas e populacionais afiguram-se como peças imprescindíveis para que esta relação “casa-trabalho-escola-lazer” seja consequente e eficaz, proporcionando e potenciando a deslocação a pé.

Porém, é sempre necessário tomar opções pelas escalas adequadas de planeamento no quadro dos IGT em vigor. Com efeito, a figura do Plano Diretor Municipal (PDM) ocupa o papel central no ordenamento do território municipal, estabelecendo tipologias e índices conforme o objetivo de intervenção territorial para o qual se destina.

Os Planos de Urbanização (PU) e os Planos de Pormenor (PP) apresentam-se como as figuras mais adequadas para a qualificação do espaço público, continuidade de sistemas ecológicos e definição de funções e usos complementares, para além das regras construtivas.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Em matéria da mobilidade salienta-se o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), recomendado pela Comissão Europeia, dada a importância de uma abordagem integrada da mobilidade e da sua forte relação com o ordenamento do território e o uso do solo.

Reduzir as distâncias das deslocações diárias, no espaço e no tempo, com claros impactos na diminuição das necessidades de transporte motorizado e consequente melhoria nos parâmetros ambientais, são alguns dos desafios emergentes e do futuro.

No âmbito da qualificação urbana e da proximidade, os resultados desejados serão alcançados através:

- Da ampliação da infraestrutura pedonal, que também deve ser dotada de condições de acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada;
- Da dotação de mais áreas de espaço público de convivialidade que também seja acessível a pessoas com mobilidade condicionada e inclusivas, nomeadamente de praças e equipamentos de utilização pública de proximidade, bem como a implementação de áreas de coexistência;
- Da existência de mais locais públicos, formais e informais, que também sejam acessíveis a pessoas com mobilidade condicionada e inclusivas, capazes de se constituírem como áreas de eventos culturais e acontecimentos urbanos;
- Da existência de infraestruturas ecológicas, verdes e azuis, como medida de apazibilização paisagística e amenização climática;
- Da melhoria do mobiliário urbano inclusivo e da informação urbana com a introdução de comunicação pertinente, em formato acessível a todas as pessoas, nomeadamente, em mapas-minuto pedonais como forma de incentivar o andar a pé, bem como elementos de orientação para pessoas com deficiência.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

O AMBIENTE E AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

POR UMA MAIOR QUALIDADE AMBIENTAL

Os eventos decorrentes do aquecimento global têm vindo a acentuar-se e são uma perigosa realidade. Inundações, incêndios, ondas de calor, esbatimento das estações do ano, perda de biodiversidade e desertificação são algumas das consequências e o número de perdas humanas e de destruição de bens materiais são devastadores. Segundo Miguel Pajares, em *Refugiados Climáticos: Un Gran Reto del Siglo XXI.*, 2020, Barcelona, Rayo Verde, os fenómenos migratórios provocados pelas alterações climáticas são cada vez mais intensos e constituem-se como os maiores no mundo.

A sua imprevisibilidade é outro dos fatores que tem contribuído para os resultados nefastos a que já se assiste e que impõe medidas de mitigação determinadas e robustas. Esta imprevisibilidade dos eventos naturais, quer no conteúdo e na forma, quer no espaço e no tempo, introduz uma incerteza sobre os seus efeitos que cria forte insegurança nas sociedades contemporâneas, particularmente nas mais desenvolvidas.

Parte das razões do aquecimento global está na emissão de GEE para a atmosfera. Se considerarmos que, de acordo com o Relatório do Estado do Ambiente, da Agência Portuguesa do Ambiente, e com a Agência Europeia do Ambiente, quase 30% desses gases são emitidos pelos transportes, em particular pelos movidos a derivados de energia fóssil, facilmente se compreende a importância e a urgência da sua redução.

O Acordo de Paris, aprovado em dezembro de 2015, é claro no apelo que faz à necessidade de uma mudança de paradigma nas sociedades, definindo, como medida global e de enorme ambição, a descarbonização praticamente total da sociedade até ao final do século. No mesmo sentido o Acordo de Glasgow faz notar o lento ritmo desta mudança de paradigma, pelo que urge acelerar as medidas preconizadas.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Afigura-se, assim, urgente rever o modelo de mobilidade caracterizado pela elevada utilização do transporte motorizado, tornando insustentável, ambiental, económica e socialmente, a sua utilização indiscriminada.

Devido às alterações climáticas, intimamente associadas aos GEE, as mortes provocadas por ondas de calor na Europa poderão aumentar mais de 50 vezes até ao ano 2100 se nenhuma medida for tomada. No sul da Europa, uma das regiões mais afetadas, o impacto será forte, passando Portugal de 91 mortes por ano devido a ondas de calor no período 1981-2010, para 4.555 mortes anuais entre 2071-2100, passando de 2.700 mortes anuais a nível global no primeiro período para cerca de 151.500 no segundo, de acordo com Giovanni Forzieri e Alessandro Cescatti, no estudo “Increasing Risk Over Time of Weather-Related Hazards to the European Population: A Data-Driven Prognostic Study.

Neste contexto, as deslocações realizadas a pé ou de bicicleta constituem opções racionais do ponto de vista energético, em particular em relação ao transporte individual, ao consumirem menos recursos, tornando o transporte de pessoas e bens mais eficiente e com maiores benefícios para a saúde pública e individual. Enquanto a produção de um automóvel tem um custo ambiental de várias toneladas de CO₂, produzir uma bicicleta e assegurar a sua manutenção consome escassos recursos¹.

Na verdade, só a transferência para modos mais sustentáveis, como andar a pé e/ou de bicicleta e uma maior aposta nos transportes públicos poderão ser eficazes neste combate. Por isso, todos os esforços para incrementar a mobilidade ativa são fundamentais para continuar a fazer do planeta um lugar habitável.

¹ Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável - Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019 de 2 de agosto (pág. 50)



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

No âmbito ambiental e de combate às alterações, os resultados desejados serão alcançados através:

- Da redução das emissões poluentes e de GEE, contribuindo para o combate às alterações climáticas;
- Da melhoria da qualidade do ar;
- Da redução da poluição sonora;
- Da diminuição do congestionamento.

O EMPREGO E A ECONOMIA

POR MAIS ECONOMIA E EMPREGO SUSTENTÁVEIS

O desenvolvimento da mobilidade pedonal pode alavancar alterações no tecido económico geradoras de emprego qualificado. Ao reforçar os níveis de sociabilidade no espaço público e o seu usufruto, as atividades económicas de proximidade ganham relevo na escala urbana local e regional.

Ainda que resistindo a reduzir o peão a agente económico e consumidor, de acordo com Manuel João Ramos e Mário J. Alve em “The Walker and The City: Foward, a primeira das vantagens que se realça é o reanimar do comércio local, tradicional ou de proximidade, tão importante para a dinamização da vida pública e de incremento da qualidade da interação social. O estímulo à mobilidade pedonal tem como positiva consequência a (re)abertura do comércio de rua, na sua forma tradicional, contribuindo para o incremento das dinâmicas económicas urbanas.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Este tipo de comércio reabre a perspectiva de relação direta com os produtores locais, estabelecendo um modelo económico de proximidade, incentivando o mercado de produtos biológicos, o comércio justo e, sobretudo, diminuindo a pegada ecológica. É expectável que mais serviços de proximidade surjam na contiguidade das áreas de forte utilização pedonal e comercial.

É importante, quer em termos económicos quer ambientais, estabelecer canais proporcionadores de uma economia circular, estimulando o afastamento do conceito linear de “*extração, produção e eliminação*”, focando-se na preservação e valorização do capital natural e na minimização de desperdícios, centrando-se no “*fecho do ciclo*” em toda a cadeia de valor, desde o estágio de conceção, produção, distribuição, utilização até ao da eliminação. (Adaptado de <https://eco.nomia.pt/pt/economia-circular/diagrama-de-sistemas>)

Também os setores da reabilitação urbana e da construção civil poderão assistir a um desenvolvimento pelo incremento da procura, contribuindo para o abrandamento ou interrupção do despovoamento do centro das cidades. O desenvolvimento de trabalhos de ampliação e qualificação do espaço público, que também assegurem as condições de acessibilidade e inclusão de pessoas com mobilidade condicionada, poderá ampliar a criação de emprego e a dinamização da economia nacional.

O incremento da mobilidade pedonal vem interagir, em larga medida, com os programas de habitação, em particular o 1.º Direito e a sua Estratégia Local de Habitação, que majora os apoios à habitação sempre que se trata de reabilitação de imóveis. Neste quadro criador de dinâmicas poderá ser enquadrado o arrendamento habitacional considerado estratégico para o acesso a habitação digna e regulador do mercado habitacional.

A qualidade do espaço público e o seu usufruto contribuem para uma maior sensação de segurança. A circulação pedonal incute confiança e aprazibilidade, contribuindo para o aumento do tempo médio de estada nos lugares e o aumento dos níveis de consumo no comércio de proximidade.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Um ambiente urbano vivo e seguro é atrativo para o turismo de cidade. Exemplos de sucesso são cidades como Vitoria-Gasteiz, San Sebastian, Bilbao, Barcelona, Liubliana, entre outras, que registaram um incremento no turismo, designadamente no turismo acessível e turismo sénior, após a criação de condições favoráveis para andar a pé.

Andar a pé potencia o turismo de natureza e Portugal apresenta excelentes condições enquanto destino de *walking* e de *cycling*. Passear a pé por Portugal é uma das melhores formas de descobrir o país e de combater a sazonalidade do turismo. O projeto *Portuguese Trails* agrega uma diversidade de percursos e programas livres e/ou organizados por empresas, com guias especializados que também oferecem serviços complementares de alojamento, gastronomia e visitas locais, estimulando assim o emprego, a economia local e o turismo sustentável.

No âmbito da economia e do emprego, os resultados desejados serão alcançados através:

- Da dinamização do comércio de rua e demais funções de proximidade, com o consequente aumento de emprego;
- Da dinamização da atividade económica dos produtores locais com possibilidade de estabelecerem modelos comerciais diretos com as lojas de rua e de proximidade;
- Da dinamização do turismo sustentável, o qual contribui para a redução da sazonalidade e propicia o turismo ativo, acessível e geriátrico;
- Da reabilitação urbana com condições de acessibilidade e inclusão para pessoas com mobilidade condicionada e da qualificação do espaço público.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

A SAÚDE PÚBLICA E A QUALIDADE DE VIDA

PELA VALORIZAÇÃO DA SAÚDE PÚBLICA E QUALIDADE DE VIDA

Os sistemas universais de saúde devem privilegiar a dimensão preventiva em detrimento da dimensão curativa. Nesse sentido é hoje unânime a importância atribuída ao andar a pé.

A utilização do transporte individual, em todos os trajetos, leva ao sedentarismo. Não surpreende assim os níveis ascendentes de obesidade da população, transversais a todas as faixas etárias. Tal como refere a ENMAC 2020-2030 *«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»*.

Na ENMAC 2020-2030 refere-se que os custos externos do uso do automóvel são de cerca de 500 000 milhões de euros por ano, valor esse que deveria reverter para investimento em meios mais produtivos para a sociedade gerando efeitos positivos na saúde, *«pois o caminhar tem um benefício externo de 66 000 milhões de euros ano e pedalar de bicicleta 24 000 milhões de euros/ano»*.

Um dos grandes paradoxos da mobilidade ativa, em particular a pedonal, é o facto de se procurar promover o andar a pé como modo amigo da saúde pública, e, simultaneamente, ser conhecido, que os peões são os utilizadores da via pública mais sujeitos à poluição atmosférica provocada pelos veículos motorizados, em particular em áreas saturadas de tráfego.

Num período em que as crises, ambientais e sanitárias, apresentam ciclos mais curtos, a abordagem da resiliência dos territórios é fundamental na antecipação e minimização dos riscos. Na verdade, os ciclos de crises ambientais provocadas pelo aquecimento global com as ondas de calor, os intensos incêndios, as inundações imprevistas, são causadoras de milhares de mortos por ano.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Nesta matéria, e tendo por base a análise empreendida durante a pandemia da doença COVID-19, o relatório da Organização das Nações Unidas (ONU) – «*Cities and Pandemics: Towards a More Just, Green and Healthy Future*» vem reforçar a importância da aposta na reconfiguração da morfologia e sistemas urbanos, não apenas como metodologia de prevenção e reforço da resiliência para futuros fenómenos pandémicos, mas, sobretudo, como modelo de sustentabilização dos territórios, assente numa visão holística de planeamento inclusivo. De facto, abrangendo uma variedade de escalas, desde a região ao bairro/edifício, a valorização da compacidade e multifuncionalidade dos espaços urbanos, bem como da mobilidade acessível e ativa, elevam-se enquanto elementos nevrálgicos no desenvolvimento de ambientes mais seguros e habitáveis.

Importa, também, destacar que a melhoria dos níveis de literacia em saúde, definida pela OMS como o conjunto de «competências cognitivas e sociais e a capacidade da pessoa para aceder, compreender e utilizar informação por forma a promover e a manter uma boa saúde, bem como a promoção do espírito crítico das pessoas face às suas decisões de saúde, apresentam-se como um desafio e oportunidade da saúde pública.

No âmbito da saúde e da qualidade de vida, os resultados desejados serão alcançados através:

- Da educação para uma nova cultura de prevenção de doenças através de estilos de vida ativos e saudáveis;
- Da prevenção de doenças cardiovasculares e outras para as quais o andar a pé quotidianamente possa ser de relevância extraordinária;
- Da diminuição da obesidade geral que se verifica nas sociedades contemporâneas, através da redução do sedentarismo e inatividade física;
- Do contributo para a redução das vítimas de sinistralidade rodoviária;
- Da melhoria dos níveis gerais de saúde e bem-estar da população, em particular de natureza mental e psicológica, pelo aumento da qualidade e quantidade da interação social;



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- Da redução da incidência de problemas respiratórios;
- Do aumento dos níveis de literacia em saúde, potenciando a decisão crítica na tomada de decisão relativamente ao modo de deslocação, valorizando o andar a pé.

A IGUALDADE DE GÉNERO

PELA IGUALDADE DE OPORTUNIDADES, CONDIÇÕES DE ACESSO E SEGURANÇA EM DESLOCAÇÕES PEDONAIS

A análise das questões de género é reveladora de algumas especificidades dos padrões de mobilidade. Considerando o número total de habitantes em Portugal (10 344.802 habitantes de acordo com os Censos de 2011) e o número de detentores de habilitação legal para a condução (6 531 779 de condutores), verifica-se que 63 % da população portuguesa possui carta de condução, sendo a maioria dos encartados do sexo masculino (56 %) (Figura 1).

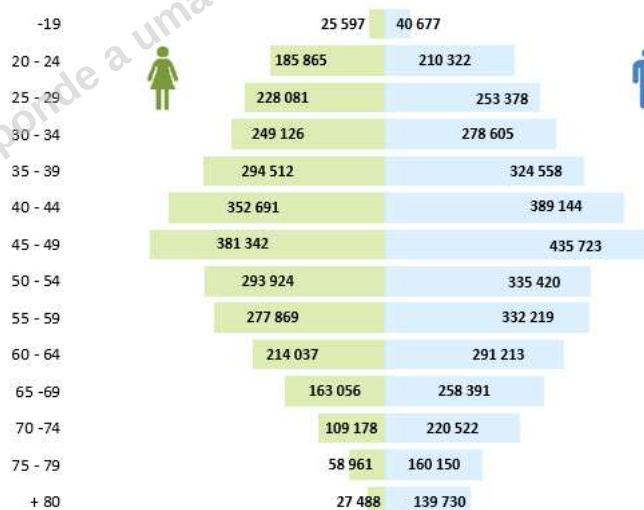


Figura 1. Número de condutores por género (julho 2022)

Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, 01.08.2022



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Possuir carta de condução amplia o leque de opções de mobilidade e influencia a escolha pelo transporte individual. O facto da maioria dos condutores ser do género masculino, pode ajudar a explicar a feminilização do transporte público. Considerando, a título de exemplo, a venda de passes do mês de maio de 2022, na Área Metropolitana de Lisboa, verifica-se pelos dados da Transportes Metropolitanos de Lisboa que 57 % do total das vendas foi adquirido por mulheres.

Na verdade, nem toda a gente pode ou escolhe ter um carro. Grupos específicos como as crianças, os jovens, as mulheres, os idosos e as pessoas com mobilidade condicionada dependem, mais vezes, de uma combinação de andar a pé com o uso de transportes públicos.

As deslocações apresentam características distintas em função do género, sendo possível uma avaliação das suas razões e motivos. Não obstante a aproximação igualitária do género na vida social, ainda existem diferenças substanciais em matéria de mobilidade, que importa ter em conta e procurar esbater.

Neste sentido, é fundamental a adaptação das políticas de mobilidade às características específicas das pessoas em função das condições físicas, sensoriais e cognitivas, em função do salário, idade, género, bem como a diferentes ritmos temporais e espaciais, tais como a relação centro-periferia, dias feriados e de trabalho, por exemplo, tal como referido em *Urbanismo Feminista: Por Una Transformación Radical de los Espacios de Vida*, Barcelona, Virus Editorial).

No caso do género feminino, a dupla e tripla jornada, que em muitos casos ainda perdura, faz com que as mulheres produzam mais viagens por maior número de motivos. Ainda é socialmente verificável a feminilização da pobreza que condiciona parte das suas necessidades de mobilidade.

Se a mobilidade das mulheres possui menos constrangimentos durante o dia, à noite as condições de segurança modificam-se substantivamente. Assim a mobilidade deve ser repensada para contemplar uma perspetiva acessível e diversa, quotidiana e cuidadora, segura, livre e noturna.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

A mobilidade pedonal contribuiu para o aumento da procura do transporte público, funcionando como ligação entre as diferentes etapas de uma deslocação, promovendo assim a importância da intermodalidade. O modo ciclável terá, de igual modo, uma maior procura, tornando sustentável a implementação de sistemas de bicicletas públicas no contexto dessa intermodalidade.

No recente contexto pandémico realçou-se a importância das deslocações pedonais e da utilização do espaço público para que as pessoas circulassem com maior distanciamento e sem perigo de contágio. Estas medidas deverão permanecer e ser alargadas, contribuindo para que o modo pedonal seja reconhecido no quadro da extensão e valorização do espaço público.

No âmbito igualdade de género, do acesso e da segurança, os resultados desejados serão alcançados através:

- Do aumento da oferta de transporte público, quer em distribuição espacial, quer em frequência, adaptado ao contexto social e temporal, assim como às necessidades específicas das pessoas com mobilidade condicionada;
- Da adaptação física dos territórios ao andar a pé, independentemente das condições físicas, sensoriais e cognitivas de cada pessoa;
- Da melhoria da segurança rodoviária e pessoal.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

3. 3. Porquê uma Estratégia Nacional?

De acordo com António Guilherme Almeida, em «Os Desafios das Cidades: Contributos da Gestão, Marketing e Planeamento Estratégicos», de 2013 definição de uma estratégia nacional com a especificidade da mobilidade pedonal vem reforçar a importância do andar a pé e contribuir para.

- Imaginar uma visão global e transversal de um futuro socialmente desejável;
- Identificar tendências e antecipar oportunidades;
- Formular objetivos prioritários e afetar os respetivos recursos;
- Ativar o debate e manter o diálogo aberto para além da definição da Estratégia;
- Definir o modo de organização para a realização das ações propostas;
- Articular as políticas públicas em relação aos objetivos definidos;
- Articular prazos, escalas, programas e conteúdos;
- Garantir uma abordagem global, sistematizada e holística para a implementação de medidas concretas.

Neste sentido, a ENMAC 2020-2030 impõe-se no quadro de uma coesão territorial capaz de combater assimetrias sociais, económicas, ambientais, culturais e territoriais, sem prejuízo das idiossincrasias locais. É desta forma que a Estratégia deve ser entendida, como um processo e não como um produto.

A ENMAC 2020-2030 deverá estimular o desenvolvimento articulado de medidas fazendo com que o todo seja maior do que a soma das partes. A especificidade do tema será realizada ao nível local, não deixando, porém, de se revestir da maior importância a existência de uma ENMAC 2020-2030 de escala nacional que enquadre, apoie e contribua para a articulação da multiplicidade de atores envolvidos.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

3.4. Estratégias Nacionais | Locais de Promoção da Mobilidade Ativa

O atual estado de desenvolvimento de estratégias de promoção da mobilidade ativa, em diversos países, evidencia as diferenças existentes (Anexo 1) no desenvolvimento e adoção de políticas públicas específicas. Com efeito, e considerando um conjunto de 32 países, apenas Alemanha, Áustria, Finlândia, Itália, Luxemburgo, Noruega, Reino Unido e Suécia possuem, atualmente, estratégias nacionais de promoção da mobilidade ativa pedonal.

Embora se releve, positivamente, a representatividade de estratégias nacionais de promoção da mobilidade ciclável, uma vez que dos 32 países considerados na análise, 17, incluindo Portugal, possuem atualmente instrumentos estratégicos de mobilidade ciclável, entende-se que a mobilidade pedonal não pode, sob qualquer circunstância, ser um elemento marginal das políticas e estratégias de mobilidade.

3.4.1. *Benchmarking*

O método de desenvolvimento da primeira ENMAP 2030, não pode, nem deve, alhear-se do conhecimento e experiência adquirida, não só com a ENMAC 2020-2030, mas também com as estratégias de promoção do modo pedonal implementadas noutros países. Com efeito, entende-se que este conhecimento será essencial para que o seu real propósito seja atingido, relevando-se o potencial inerente ao inevitável processo de aprendizagem face aos exemplos existentes.

No processo de seleção de estratégias analisadas, deu-se particular atenção aos países onde o planeamento da mobilidade ativa, com especial enfoque no modo pedonal, apresenta maior consolidação estratégica. Neste particular, apontam-se dois países nórdicos, a Finlândia e a Noruega, onde o processo de planeamento apresenta uma maturação significativa, relevando-se, também, os países da Europa Central como o epicentro do planeamento da mobilidade ativa na Europa (Anexo 2).



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

A análise dos diferentes documentos, de escala e conteúdos distintos, permitiu perceber, por comparação, quais as principais diretrizes que poderão nortear o desenvolvimento da Estratégia pedonal portuguesa, seja por comparação, seja por incremento de conceitos e conteúdos decorrentes do estágio de desenvolvimento atual da cultura de mobilidade e das tendências mundiais nesta matéria.

Neste âmbito, e como ponto comum à globalidade das estratégias apresentadas, releva-se a necessidade de promover a melhoria infraestrutural dos percursos dedicados ao peão.

De igual modo, apontam-se, como objetivos transversais, a potenciação do modo pedonal enquanto alternativa modal efetiva, bem como a sua correlação com a promoção da atividade física, destacando-se a importância de estimular o ato de andar a pé, seja por motivos de deslocações quotidianas, cumprimento de atividades do âmbito da plena cidadania, ou por motivos de saúde, bem-estar e lazer. No que concerne a metas preconizadas, importa referenciar a ambição da estratégia norueguesa, no desígnio de aumentar para 50 % a proporção de pessoas que opta pelo modo pedonal nos seus trajetos, ou a alemã, que prevê, até 2030, o aumento da mobilidade pedonal para 41 % nos núcleos urbanos e para 35 % nas áreas rurais.

Por fim, destaca-se a preocupação com a integração do planeamento da mobilidade pedonal nas políticas de desenvolvimento urbano e de uso do solo, sendo estas abordadas nas estratégias da Alemanha, Áustria, Finlândia e Reino Unido.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

3.5. Diagnóstico

3.5.1. O que está a Europa a fazer para promover o andar a pé?

Reorientar o foco do planeamento da mobilidade para os modos ativos é um dos pilares na persecução da sustentabilidade dos sistemas urbanos de transporte. Nesta matéria, o Pacto Ecológico Europeu releva a necessidade de uma redução de 90% nas emissões de GEE provenientes do setor dos transportes até 2050, apontando para a inevitabilidade de uma mudança sistémica nas cadeias de mobilidade, alicerçada nas alternativas modais mais sustentáveis e na transição para um sistema de transporte multimodal.

Este desígnio encontra-se, também, vertido no Novo Quadro da União Europeia (UE) para a Mobilidade Urbana, sendo preconizada a transição para uma mobilidade urbana segura, acessível, inclusiva, inteligente, resiliente e sem emissões, alicerçada na mobilidade ativa, coletiva e partilhada, consubstanciada em soluções com emissões baixas ou nulas.

Com efeito, releva-se a aposta da mobilidade pedonal enquanto centro nevrálgico dos sistemas de mobilidade multimodais, com particular enfoque para as etapas inicial e final das deslocações. Neste particular, o Novo Quadro da UE aponta a necessidade de reforçar a infraestrutura pedonal, incrementando o espaço disponível e os padrões de segurança dos utilizadores, reconhecendo o peão como agente vulnerável no espaço público.

No entanto, os apuramentos estatísticos de 2014 (Gráfico 1), respeitantes à repartição modal, evidenciam a secundarização do modo pedonal no sistema de mobilidade europeu. Com efeito, a média apurada para os países da UE a 28 indica um peso de 14% do modo pedonal enquanto opção preferencial, um quantitativo estatístico consideravelmente inferior ao registado para o transporte individual (54 %). Já Portugal regista um valor superior à média europeia (16 %).



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

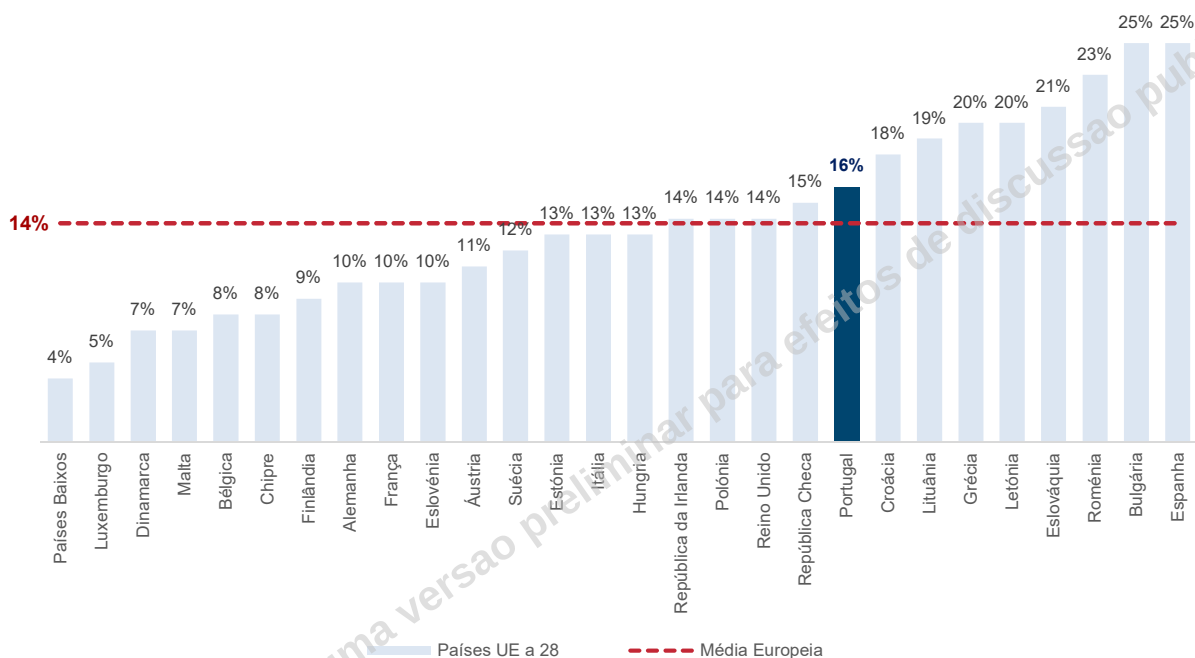


Gráfico 1. Percentagem da população que opta pelo modo pedonal como principal modo de transporte

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Censos 2011; Eurobarómetro 422a, 2014

A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente – põr os transportes europeus na senda do futuro, publicada pela Comissão Europeia em dezembro de 2020, aponta a priorização na definição de um plano de ação orientado para o fomento da utilização de veículos com emissão zero, para a aposta nas redes de transporte coletivo e para o desenvolvimento de sistemas de gestão de tráfego suportados pela inovação e inteligência artificial. Contudo, denota-se a ausência de medidas e metas concretas de potenciação da mobilidade ativa, particularmente relevantes e eficientes na criação de ruas e comunidades carbonicamente neutras.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Esta vicissitude é, ainda, mais premente na relação entre a promoção da mobilidade ativa e a valorização da saúde pública, particularmente relevante no contexto de pandemia da doença COVID-19, no qual a aposta na mobilidade pedonal nunca foi tão crucial. Com efeito, os profissionais de saúde realçam a importância da mobilidade ativa como elemento-chave na mitigação de fatores de risco para doenças crónicas na Europa, fundamental na melhoria da saúde geral e no incremento da resiliência contra futuros fenómenos pandémicos.

Nesta matéria, a OMS lançou, em 2018, o Plano Global de Promoção da Atividade Física, com o objetivo de mitigar a inatividade física em 15% até 2030, numa abordagem multidisciplinar, e na qual a mobilidade ativa é peça primordial.

Além disso, a evidência de como o atual setor dos transportes, poluente e responsável pela emissão de significativa de CO₂, contribui para as doenças é inequívoca: a cada ano, 400.000 pessoas morrem prematuramente devido à poluição do ar, sendo esta a principal ameaça ambiental da UE em matéria de saúde pública.

3.5.2. Instrumentos de política internacional e nacional

A ENMAP 2030 pretende reforçar o compromisso, não somente com a matéria específica da promoção do andar a pé por motivos das deslocações casa-trabalho, casa-escola e por motivos de lazer e promoção da atividade física, mas também por incorporar preocupações com a premente mudança de paradigma e cultura de mobilidade em Portugal, pela necessidade imperativa de descarbonização da economia, pela melhoria da saúde pública, pela humanização do território ou pela necessidade de construção de territórios mais amigáveis, de proximidade e resilientes.

Assim, a ENMAP 2030 reflete e encontra-se articulada com diversos instrumentos de política internacionais e nacionais, nos âmbitos da mobilidade, ambiente e energia, nomeadamente:



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- De âmbito internacional:
 - Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência;
 - Acordo de Paris;
 - Agenda 2030 | Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU;
 - Pacto Ecológico Europeu 2050 (PEE);
 - Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente UE2050;
 - *New European Bauhaus beautiful | sustainable | together*;
 - Quadro Europeu de Mobilidade Urbana (*European Urban Mobility Framework*);
 - Pacto Climático de Glasgow;
 - *Vienna Declaration: Transforming to clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport for happiness and prosperity for all.*
- De âmbito nacional:
 - Pacote da Mobilidade;
 - Cidades Sustentáveis 2020;
 - Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (ENAAC 2020);
 - Estratégia Nacional para a Promoção da Atividade Física, da Saúde e do Bem-Estar 2016-2025 (ENPAF);
 - Estratégia Nacional para o Ar (ENAR 2020);
 - Estratégia Nacional de Educação Ambiental (ENEA 2020);
 - Plano de Ação para a Economia Circular em Portugal 2017-2020 (PAEC);



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

- Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos 2018-2020 (PPPCA);
- ENMAC 2020-2030;
- Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território 2019-2030 (PNPOT);
- Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050);
- Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030);
- Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI);
- Estratégia Nacional para a Inclusão das Pessoas com Deficiência 2021-2025 (ENIPD);
- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030 (ENSR)

Apesar de alguns destes instrumentos terem terminado, formalmente, o seu período de vigência, é fundamental a sua articulação com a ENMAP 2030 (Anexo 3), pois constituem-se, à data, como os documentos de referência na sua matéria específica.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Os diferentes instrumentos apresentam sinergias com a ENMAP 2030 em diversos domínios do planeamento territorial, destacando-se a potenciação da mobilidade ativa enquanto elo de ligação entre os sistemas de transporte, a saúde e o bem-estar, o ambiente e o ordenamento do território, tendo em vista os objetivos de desenvolvimento sustentável e as metas de ação climática.

3.5.3. Em que ponto estamos a nível nacional?

Não obstante as diversas iniciativas desenvolvidas em matéria de promoção da mobilidade ativa, é evidente a perda de competitividade do modo pedonal nas últimas décadas. Efetivamente, o aumento da taxa de motorização, e da respetiva quota de utilizadores do transporte individual, evidencia a necessidade de uma transformação no paradigma de mobilidade em Portugal.

Verifica-se a tendência predominante da utilização do transporte individual (Gráfico 2) como principal modo de transporte, com acréscimos na ordem dos 20 % por década, remetendo o modo pedonal para uma posição periférica no modelo de mobilidade. Importa referir que estes dados advêm dos Censos, realizados de 10 em 10 anos e onde se questiona sobre o principal modo de transporte, e apenas para quem trabalha ou estuda. Desta forma não são considerados os percursos efetuados a pé antes ou depois da principal etapa da deslocação, realizada em modos motorizados.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

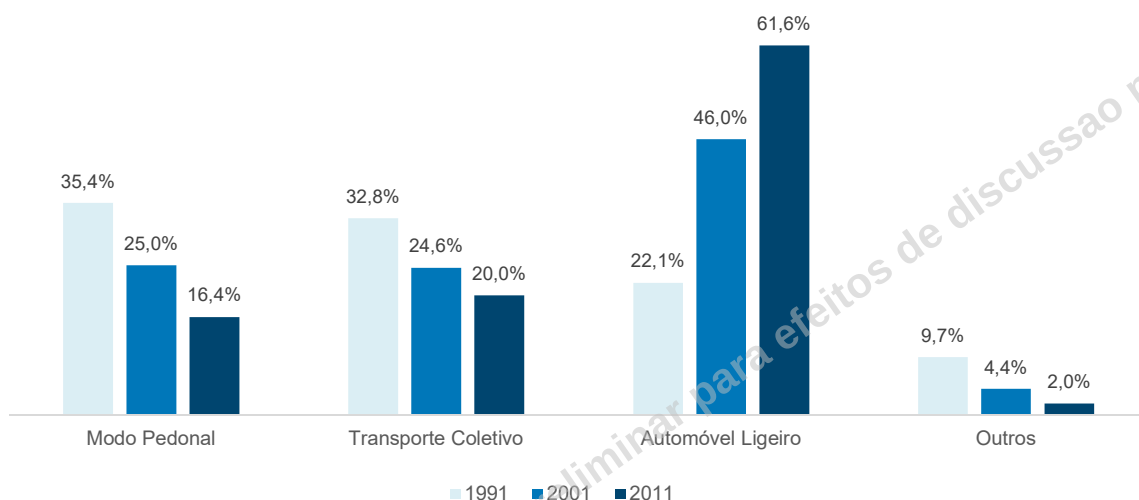


Gráfico 2. Evolução da distribuição modal em Portugal entre 1991 e 2011

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Censos 1991, 2001 e 2011

De acordo com os Censos de 2011, 16,4 % dos movimentos pendulares são realizados a pé, sendo que a escolha modal preferencial (61,6 %) continua a ser o automóvel.

A crescente utilização do transporte individual verifica-se no número de movimentos pendulares realizados com recurso ao automóvel em todas as regiões (NUTS II), considerando o período intercensitário 2001-2011, sendo o incremento máximo registado no Algarve (38 %). O modo pedonal e os transportes coletivos registaram uma perda significativa, sendo as quebras do modo pedonal mais evidentes nas regiões Centro (44 %) e Norte (43 %) (Anexo 4).

Esta tendência é, também, reforçada pelos dados do Instituto Nacional de Estatística, I. P. (INE, I. P.) (Gráfico 3), no inquérito realizado nas duas áreas metropolitanas, sendo a utilização do transporte individual dominante, enquanto meio principal.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

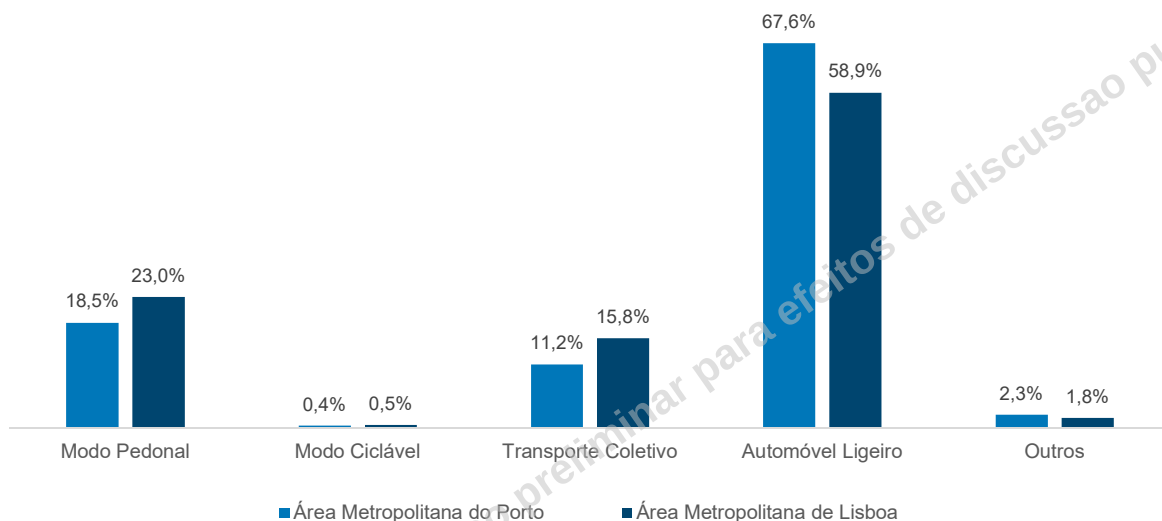


Gráfico 3. Distribuição das deslocações por meio de transporte principal, dos residentes nas Áreas Metropolitanas

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas, 2017

Adicionalmente, e tomando como referência a Área Metropolitana do Porto (AMP), importa referir a redução da importância das deslocações pendulares (trabalho ou estudo) no contexto da totalidade dos motivos de deslocação. De facto, por comparação entre os resultados dos Inquéritos à Mobilidade da População Residente na AMP de 2000 e 2017, verifica-se uma redução de 55 % para 40 % das deslocações realizadas por motivo casa-trabalho-escola, emergindo outros motivos como sejam o lazer, as compras ou os assuntos pessoais.

Aferindo os tempos de deslocação declarados para efeitos de movimentos pendulares, conclui-se que o peso das deslocações inferiores a 15 minutos correspondiam, à data dos Censos 2011, a mais de metade dos movimentos declarados (54 %), com particular incidência na metade nascente do território continental português.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Com efeito, a análise macroespacial (Figura 2), evidencia uma dicotomia litoral-interior, destacando-se o facto de no litoral os tempos de viagem serem superiores, devido a múltiplos fatores como o congestionamento, a expansão urbana e o consequente distanciamento dos locais de residência face ao emprego ou a outras atividades geradoras de deslocações.

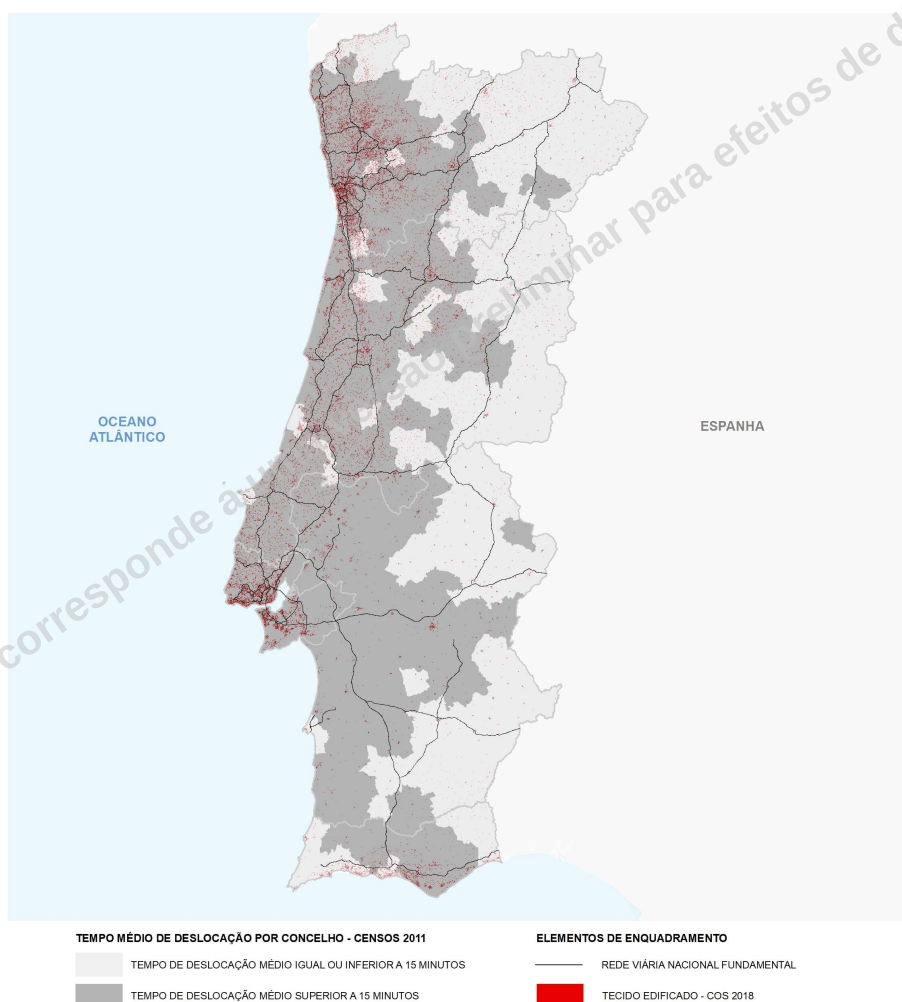


Figura 2. Tempo médio declarado na deslocação para o local de trabalho ou estudo, em 2011

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Censos 2011



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

As deslocações de proximidade são as mais suscetíveis de serem realizadas com recurso aos modos ativos, nomeadamente ao modo pedonal, com claras mais-valias de competitividade face à utilização do transporte motorizado. Com efeito, a cultura e o uso do transporte individual estão profundamente enraizados, sendo alicerçados por um contexto que tem, de uma forma geral, obstaculizado o fomento da mobilidade ativa.

Inverter esta tendência deverá assumir-se como uma das prioridades de intervenção à escala nacional, sendo fundamental potenciar as condições para a utilização do modo pedonal como opção real de mobilidade. Nesse sentido, releva-se a importância da aposta na cidade compacta, densa e multifuncional, que, ao jeito da urbe tradicional, promove a dotação no meio urbano de todas as funções de proximidade.

Atuar sobre a sinistralidade rodoviária é igualmente importante, uma vez que, de acordo com a Comissão Europeia em 2020 Portugal apresentava uma taxa de mortalidade por atropelamento (número de mortos por milhão de habitantes) de 15,8, superior à média europeia de 10,7, evidenciando a existência de um contexto particularmente desafiante para os peões.

De acordo com os dados da ANSR para o ano de 2020, o número de acidentes associados a «atropelamento de peões» ascendeu a 3.676 ocorrências, o equivalente estatístico a 13,3% do quantitativo anual de sinistralidade registado. Dentro das localidades (3.548 atropelamentos em 2020), a expressão deste tipo de acidente ascendeu a 16% do total.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Considerando os dados acumulados de 2016 a 2020, o Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos veio reconhecer que a *«falha humana é a principal causa responsável pela ocorrência dos acidentes rodoviários e que, quando associada aos outros fatores – infraestrutura e veículos – a sua contribuição ultrapassa os 90%. Importa, nessa medida, fazer uma análise mais detalhada das circunstâncias em que (...) ocorreram em Portugal Continental acidentes relacionados com as ações dos peões e dos utilizadores de veículos»*.

Considerando o elevado número de atropelamentos em passagens sinalizadas para peões, entre 2016 e 2020 (Figura 3) deverá ser melhorado o quadro normativo, designadamente com a inclusão de regras rigorosas relativas ao desenho, dimensionamento, localização de passagens para peões, subida da cota para níveis do passeio, iluminação adequada, sinalização conforme, priorização do tráfego pedonal sobre o rodoviário, no superior interesse da segurança pedonal.

Σ 2010:2016	Mortos		F. graves		F. leves		Total	
	N	%	n	%	n	%	N	%
Atravessando em passagem sinalizada	188	18,2	913	32,9	14.167	43,1	15.268	41,7
Atravessando fora da passagem de peões a mais de 50m de uma passagem ou quando não exista passagem	126	12,2	299	10,8	2.912	8,9	3.337	9,1
Transitando pela berma ou passeio	122	11,8	287	10,3	2.826	8,6	3.235	8,8
Transitando pela esquerda da faixa de rodagem	30	2,9	55	2,0	548	1,7	633	1,7
Em ilhéu ou refúgio na via	7	0,7	27	1,0	358	1,1	392	1,1
Subtotal cumprindo as regras de circulação	473	45,7	1.581	57,0	20.811	63,4	22.865	62,4
Circulando em plena faixa de rodagem	295	28,5	437	15,7	3.870	11,8	4.602	12,6
Atravessando fora da passagem de peões, a menos de 50m de uma passagem	141	13,6	387	13,9	4.029	12,3	4.557	12,4
Surgindo inesperadamente na faixa de rodagem de trás de um obstáculo	63	6,1	206	7,4	2.289	7,0	2.558	7,0
Transitando pela direita da faixa de rodagem	49	4,7	97	3,5	1.097	3,3	1.243	3,4
Atravessando em passagem sinalizada com desrespeito da sinalização semafórica	13	1,3	67	2,4	744	2,3	824	2,2
Subtotal não cumprindo as regras de circulação	561	54,3	1.194	43,0	12.029	36,6	13.784	37,6
Total^{II}	1.034	100	2.775	100	32.840	100	36.649	100

Figura 3. Peões vítimas segundo a ação (dentro e fora das localidades)



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Fonte: ANSR - Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos

Assim, medidas de acalmia de tráfego, redução da velocidade máxima permitida em locais de relevante presença pedonal, melhoria do desenho das vias e do espaço público em geral, de forma tendente a promover zonas de coexistência, são algumas das medidas que poderão constituir-se como eficazes para o incremento da segurança pedonal e da coexistência entre os diversos utilizadores.

Produto de uma forma singular de ocupação do território continental, uma parte substancial deste apresenta um povoamento disperso e difuso. As construções de edifícios aproveitaram a infraestrutura viária instalada para, nas suas margens, edificar habitações. Como consequência existem, hoje, múltiplas áreas de crescimento linear apoiadas em estradas pré-existent.

Neste modelo de povoamento praticamente não existem passeios e a distância a bens e serviços é significativa, pelo que a utilização do transporte individual se torna intensa neste quadro, urgindo a construção sistemática de passeios que possibilite múltiplas conexões e proporcione segurança nas interações sociais.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

O conceito de rua tem vindo a ser alterado nos últimos anos. Assim, rua não é só um local de atravessamento, trajeto ou lugar de movimento, mas também um local para estar, conversar e jogar. Existem hoje novos modos de apropriação da rua que favorecem o modo pedonal. A sua utilização com esplanadas, mobiliário urbano, zonas de descanso e estrutura verde, conferem à rua uma nova configuração.

É fundamental, por isso, garantir a qualidade do espaço urbano, o cumprimento de requisitos de acessibilidade e inclusão de pessoas com mobilidade condicionada, a adequabilidade das funções e usos nos andares térreos, o conforto dos materiais utilizados, a iluminação, a sinalética e sinalização adequadas, a apazibilidade do percurso, a sua amenidade de temperatura fornecida pela estrutura ecológica, garantindo mais sombra, conforto térmico e psicológico.

3.6. Análise SWOT

FATORES INTERNOS	
Forças	Fraquezas
Modo de deslocação universal e sem custos para o utilizador	Défice de acessibilidade universal
Competitivo em curtas distância ou em horas de ponta	Inadequado para percorrer longas distâncias e transportar volumes
Modo de deslocação ambiental e energeticamente eficiente	Condicionado pelas condições atmosféricas e ausência de contínuos verdes
Perceção crescente da importância para a saúde pública	Dependente da condição física e da existência de auxiliares à deslocação como escadas rolantes e/ou elevadores para ultrapassar declives acentuados



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Estimula a interação social e estabelece forte relação com as atividades de comércio, serviços e lazer/turismo	Infraestrutura descontínua e desconfortável
Promotor da intermodalidade por assegurar a ligação entre as diferentes etapas da deslocação	Défice de transporte público e reduzido número de veículos adaptados; reduzidas condições nas interfaces
Contributo para a vivência dos lugares e melhoria do ambiente urbano	Insegurança pessoal e rodoviária

FATORES EXTERNOS	
Oportunidades	Ameaças
Sociedade mais sensível aos problemas ambientais	Aumento da utilização e posse do automóvel
Aumento dos custos diretos associados à utilização e posse do automóvel	Aumento gradual das distâncias associadas ao binómio origem-destino devido à dispersão territorial de polos geradores/attractores de deslocações
Crescimento de massa crítica para a adesão aos modos ativos	Características demográficas (envelhecimento progressivo da população)
Reabilitação e regeneração urbana	Dispersão territorial da população e da habitação face às regras do mercado fundiário
Urbanismo de proximidade (cidade dos 15 minutos)	Desenho urbano desadequado à mobilidade pedonal
Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável	Desarticulação entre as políticas de ordenamento do território e de planeamento de transportes e da mobilidade
Educação de crianças e jovens para a mobilidade pedonal	Alterações culturais e comportamentais demoradas



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Fundos estruturais europeus (Ex. regeneração urbana, mobilidade sustentável)	Reduzido investimento público na otimização das redes pedonais
Reorganização das redes de transporte coletivo a partir da criação do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros	Ciclos curtos de pandemias e endemias reduzem a procura e utilização do transporte público

Este documento corresponde a uma versão preliminar para efeitos de discussão pública



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

3.7. Uma estratégia participada

3.7.1. Envolvimento e auscultação

Considerando a importância do desenvolvimento de uma cidadania ativa, consciente e motivada para o desenho e implementação de políticas públicas, afigura-se como fundamental e necessário promover a participação da sociedade enquanto prática de boa governança.

A participação pública permite obter decisões mais informadas, eficazes, justas e equitativas no desenho, priorização e implementação das políticas públicas sendo, geralmente, um fator decisivo para o sucesso das mesmas. A participação pública configura-se como um dos garantes da democracia territorial e de promoção da qualidade de vida e a única que retira dos documentos técnicos o caráter tecnocrático, quase sempre prejudicial à sua execução.

Sabe-se hoje que as instituições públicas não serão, por si só, suficientes para a exequibilidade de uma estratégia nacional, qualquer que ela seja. Só com o apoio da sociedade civil, através de um plano ou estratégia participados, será possível concretizar os objetivos delineados.

No contexto da elaboração da proposta de ENMAP 2030 realizou-se um processo participativo com vista a:

- Consultar as partes interessadas para obter contributos sobre a análise e a identificação de problemas e prioridades no âmbito das deslocações pedonais;
- Envolver as partes interessadas de modo a garantir que as suas preocupações e aspirações são consideradas;
- Estabelecer parcerias na identificação de medidas e ações, bem como prioridades e eventuais soluções alternativas.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Para o efeito foram desenvolvidas ações e medidas com vista à participação pública e do público, considerando a primeira como uma participação institucional por especialistas, entidades ou associações devidamente organizadas, e a segunda como participação do público em geral.

A participação prévia encontra-se instituída no quadro legal dos instrumentos de gestão territorial e ainda que a ENMAP 2030 não se enquadre em tal regime, optou-se pela sua realização, além de que este tipo de participação é cada vez mais valorizado por cidadãos e instituições.

3.7.2. Participação pública e do público

O Despacho n.º 5979/2020, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 107, de 2 de junho, veio criar um Grupo de Trabalho interministerial para a elaboração da proposta de ENMAP 2030, constituído por representantes de diferentes áreas governativas, que participaram em várias sessões de trabalho, possibilitando assim a incorporação de distintas visões e propostas na construção conjunta da política pública de promoção da mobilidade pedonal. Esta metodologia permitiu um período de maturação das ideias e propostas, consentâneas com a importância deste documento estratégico.

Desde o início da construção da ENMAP 2030, foram disponibilizados um formulário e um endereço de *email* (mobilidadeativa@imt-ip.pt), no *site* do IMT, I. P., para que os cidadãos, a todo o tempo, pudessem enviar os seus contributos e sugestões. As participações por esta via foram existindo ao longo do período de elaboração da ENMAP 2030. O grau de participação foi elevado, com dezenas de contributos e opiniões que foram analisados na sua totalidade e incorporadas as ideias e propostas que se enquadravam nos objetivos da ENMAP 2030.

Foram também promovidas sessões de auscultação com especialistas em mobilidade



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

pedonal, com entidades públicas intervenientes na matéria, organizações não-governamentais e instituições do ensino superior, para que a ENMAP 2030 tivesse em conta diferentes experiências e visões. Estas sessões foram norteadas por duas questões centrais: *«Porque é que a mobilidade pedonal não tem uma maior relevância/peso nas deslocações quotidianas?»* e *“Que estratégias, medidas e ou ações deveriam ser implementadas para que a mobilidade pedonal possa alcançar uma expressão superior à atual?”*»

As respostas obtidas foram sistematizadas e, sempre que possível, consideradas no plano de ação da ENMAP 2030 . As áreas temáticas mais referenciadas, quer ao nível das razões pelas quais a mobilidade pedonal tem perdido importância, quer ao nível das medidas a implementar para inverter essa tendência prenderam-se com a necessidade de: comunicar e sensibilizar de uma forma eficiente, estimular a participação pública, promover a formação em diversas áreas técnicas, aprofundar a relação entre o uso do solo, o ordenamento do território e o planeamento da mobilidade, intervir de forma adequada no espaço público, reforçar a oferta de transportes públicos e racionalizar o uso do transporte individual, proceder à recolha de dados, à sua sistematização e disponibilização pública para o apoio mais informado na tomada de decisão.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

PARTE 2 – VISÃO, MISSÃO, FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO

4. Visão, Missão, Metas e Fatores Críticos de Sucesso

Somos todos peões

4.1. Visão

Tornar Portugal um país onde andar a pé seja uma opção de mobilidade quotidiana atrativa e segura, contribuindo para uma vida ativa, saudável, feliz e sustentável.

4.2. Missão

Dotar o país de condições, diretas e indiretas, para que andar a pé seja possível a todo o tempo, em espaço seguro e de forma universal, tornando este modo como preferencial nas deslocações diárias e articulando-o, sobretudo com o modo ciclável e o transporte público, como contributo decisivo para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

4.3. Metas

Os anos de referência considerados nas metas são o ano 2027, por ser o ano de vigência do programa comunitário Portugal 2030 (até 2027), prevendo-se a retoma dos valores da distribuição modal aferidos aquando do Recenseamento Geral à População de 2001; e o ano de 2030 por ser o horizonte temporal de vigência da ENMAP 2030, sendo retomados os valores da distribuição modal aferidos aquando do Recenseamento Geral à População de 1991.

Alterar Padrões de Mobilidade

- 2011: (ano de referência INE, I. P.): 16%
- 2027: aumentar a quota modal das deslocações pedonais para 25%;
- 2030: aumentar a quota modal das deslocações pedonais para 35 %.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Transformar o Espaço Pedonal Acessível a Todos

- 2022: Definição de metodologia
- 2022-2024: Levantamento das condições de acessibilidade universal em todas as centralidades urbanas do país e verificação da percentagem de espaço público passível de utilização por todos;
- 2027: Incremento de 30 %;
- 2030: Incremento de 50 %.

Promover Estilos de Vida Ativos e Saudáveis – Diminuir o Sedentarismo

- 2020 (ano de referência Direção-Geral da Saúde (DGS): 46,4 %; (Percentagem de cidadãos que afirmou passar mais de 7 horas por dia de tempo sentado em 2020, de acordo com o relatório do Programa Nacional Para a Promoção da Atividade Física Portugal 2021).
- 2024: Diminuição em 5 %;
- 2027: Diminuição em 10 %;
- 2030: Diminuição em 15 %.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

4.4. Fatores críticos de sucesso

Os fatores críticos de sucesso (Figura 4) são pontos-chave fundamentais para garantir o êxito da ENMAP 2030 definida e que podem alavancar ou condicionar a sua implementação. A identificação destes fatores assume por isso uma relevância extrema no garante do desenvolvimento das suas medidas e consequente alcance das suas metas, missão e visão. Com efeito, impõe-se uma articulação intersectorial das políticas públicas associadas à mobilidade pedonal bem como a sua articulação com os demais modos de transporte.

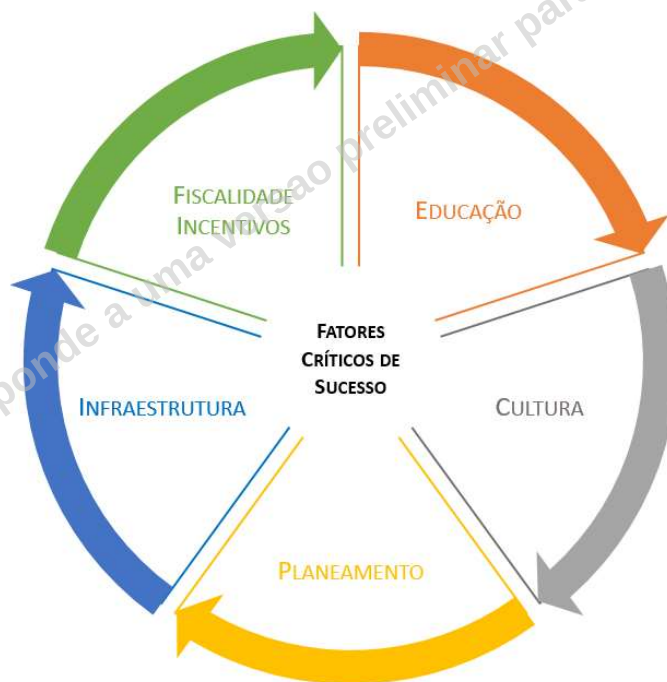


Figura 4. Fatores críticos de sucesso

Fonte: Elaboração própria



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

DA EDUCAÇÃO

NA PROMOÇÃO DE NOVOS COMPORTAMENTOS E DE COMPREENSÃO DOS BENEFÍCIOS DA MOBILIDADE ATIVA E SAUDÁVEL

A promoção do automóvel surge num largo espectro de fontes de comunicação. Da televisão à internet, da publicidade exterior às competições desportivas, os jovens crescem numa presença de forte impacto social e económico deste veículo. Do mesmo modo, as suas deslocações diárias para a escola e atividades complementares dão-se, quase integralmente, em veículos de familiares, não conhecendo o andar a pé como alternativa viável para a sua vida quotidiana. Neste contexto, só uma escola ativa poderá fornecer o conhecimento de que é possível e desejável andar a pé.

Uma das questões essenciais nas mudanças culturais é a geracional. Não obstante, hoje há dados que indicam a atenuação do valor do automóvel nas gerações mais novas. Porém a transformação ainda parece lenta pelo que a abordagem terá de se efetuar em contexto multigeracional. Neste sentido, o trabalho que, iniciado nas escolas, será levado ao seio familiar deverá produzir alterações consideráveis nos hábitos culturais instalados.

O sistema escolar apresenta-se como essencial para a alteração comportamental que, começando no seu próprio interior, daí emanará para a comunidade em que se insere. Para isso, deverá o corpo docente possuir novas competências nesta matéria e munir-se de projetos educativos capazes de estimularem novas formas de mobilidade e em particular o andar a pé.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

DA CULTURA

E DA URGÊNCIA NA ALTERAÇÃO DE COMPORTAMENTOS

Ao longo das últimas décadas o automóvel foi símbolo de liberdade, estatuto e rapidez criando um imaginário de sucesso em seu redor. As alterações culturais são, porventura, as mais difíceis de concretizar, mas também as mais estruturantes e eficazes, urgindo, por isso ampliar e intensificar os mecanismos de informação, formação e sensibilização, tendentes a alterar a situação atual.

A promoção do modo pedonal tem nas autarquias locais o principal agente impulsionador por se constituírem como o gestor da infraestrutura. Face à proximidade com a população que, predominantemente, elege o automóvel como o principal meio de deslocação, o autarca local tem, por vezes, alguma dificuldade, por incompreensão geral, em adotar medidas que priorizem o andar a pé nos territórios por si administrados. Neste contexto, a proximidade das políticas nacionais e locais para a implementação das medidas, as continuas campanhas à escala local, o envolvimento das escolas e dos movimentos associativos e as intervenções emblemáticas de qualificação do espaço público, podem constituir-se como impulsionadores da desejada transformação.

O direito universal ao espaço público, quando ainda muitos cidadãos não o possuem, em particular os de mobilidade condicionada, deve ser encarado como um desígnio civilizacional e, consequentemente, impor políticas públicas continuadas e soluções técnicas adequadas. Na verdade, os resultados na execução de medidas tendentes ao acesso universal são importantes para as pessoas com deficiência, mas da mesma forma o são para todos os cidadãos, pois trata-se de estabelecer sistemas de continuidade, dimensionamento e ausência de barreiras que favorecem e estimulam o andar a pé.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

As campanhas publicitárias para aquisição de automóvel, conferindo-lhe um valor simbólico de juventude, autonomia, beleza e estatuto social, em todas as plataformas comunicacionais permite uma presença permanente de forte apelo à sua constante utilização. Só contrapondo criativas e persistentes campanhas sobre o valor e a importância do andar a pé se poderá alcançar um equilíbrio na presença, quotidiana, nas plataformas de comunicação.

DO PLANEAMENTO

E DA RELAÇÃO DA MOBILIDADE COM O USO DO SOLO

A UE privilegia a existência de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, como figura de planeamento adequada para a promoção da mobilidade ativa e a sua integração e articulação com os demais modos de transporte.

O modo como as matérias da mobilidade são integradas nas figuras de planeamento do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, e diluídas num contexto multitemático dos seus conteúdos obrigatórios, não relevam a importância que este tema possui no quadro das estratégias de desenvolvimento territorial. A relação entre a mobilidade e o uso do solo é incontornável, pelo que deverão estas figuras de planeamento, à escala adequada, propiciarem uma melhor integração destes fatores essenciais para a qualidade de vida dos cidadãos.

O projeto de espaço público é um ponto-chave para que o andar a pé se possa realizar de forma segura, confortável, atrativa e universal. As competências em matéria de urbanismo, engenharia, arquitetura e paisagismo não provêm somente das instituições do ensino superior e da respetiva integração nas ordens e associações, pelo que se torna importante a formação contínua dos profissionais. O quadro comunitário tem vindo a apoiar a implementação de projetos de espaço público no território, havendo a necessidade de, no quadro dos seus objetivos, se priorize o andar a pé como a mais importante forma de deslocação.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

DA INFRAESTRUTURA

E DA SUA UTILIZAÇÃO EM SEGURANÇA

Para a segurança de andar a pé importa a existência de uma infraestrutura contínua e segura. O planeamento da rede pedonal requer uma visão de conjunto, global e integrada do sistema de transportes e das relações que se estabelecem entre as deslocações a pé e a ocupação e a envolvente urbana. Os princípios basilares a considerar são: a sustentabilidade, a integração e a concertação com todos os atores interessados, tal como preconizado no documento Rede Pedonal Princípios de planeamento e desenho, criado pelo IMT, I. P., em 2011.

As eventuais ruturas nos sistemas de continuidade podem ser motivo suficiente para dissuadir a deslocação a pé para zonas comerciais de proximidade, em particular da população mais vulnerável. A qualidade dos materiais e o estado de conservação do piso são outros dos elementos fundamentais para que uma parte da população opte por se deslocar a pé.

A velocidade de circulação automóvel, não obstante os limites impostos pelo Código da Estrada ou por sinalização específica, é outro dos aspetos dissuasores do andar a pé. Também os tempos de atravessamento das faixas de rodagem em passagem para peões nem sempre são adequados ao perfil da via e às diferentes características dos peões. A iluminação dos atravessamentos é igualmente fundamental para conferir segurança e visibilidade ao peão. Acautelar estes aspetos é determinante para estimular o andar a pé. A sinalização acústica adequada dos semáforos é fundamental para aumentar o grau de independência e segurança, assim como os mostradores de contagem entre mudança de sinal.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

DA FISCALIDADE E INCENTIVOS

NO FINANCIAMENTO DA MOBILIDADE PEDONAL

Estimular a mobilidade ativa através da fiscalidade, de incentivos e/ou recompensas dirigidos a cidadãos e empresas é um caminho que tem sido experimentado em alguns países.

Promover a transferência de receitas provenientes dos impostos associados à aquisição e circulação de veículos para a criação de apoios à promoção da mobilidade ativa é uma forma de incentivar alterações comportamentais individuais e coletivas, tais como o aumento da atividade física, a redução do sedentarismo, a promoção da saúde pública, a descarbonização da economia e a redução da pegada ecológica.

PARTE 3 – PLANO DE AÇÃO

5. PLANO DE AÇÃO

5.1. Medidas

O Plano de Ação da ENMAP 2030 desenvolve-se em torno de cinco vetores estratégicos: Educação, Cultura, Planeamento, Infraestruturas e Fiscalidade e Incentivos. Cada um destes vetores desdobra-se em eixos de ação que são compostos por medidas concretas com vista à promoção do andar a pé.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

VETOR ESTRATÉGICO	EIXO DE AÇÃO	MEDIDA	ENTIDADE RESPONSÁVEL	OUTRAS ENTIDADES
1. EDUCAÇÃO	1.1. CAPACITAÇÃO	1.1.1. DESENVOLVER A CAPACITAÇÃO E FORMAÇÃO CÍVICA DAS CRIANÇAS E DOS JOVENS	Direção-Geral da Educação (DGE)	Instituto Português do Desporto e da Juventude, I. P. (IPDJ, I. P.)
		1.1.2. ESTABELECEER PROGRAMAS DE MOBILIDADE ESCOLAR PEDONAL	DGE	ANSR IPDJ, I. P.
		1.1.3 CAPACITAÇÃO DA POPULAÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE ESTILOS DE VIDA ATIVOS E SAUDÁVEIS EM TODAS AS IDADES	IPDJ, I.P.	DGS DGE IMT, I. P. Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) Comissões de Coordenação e Desenvolvimento



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

1.2. REDES DE TRABALHO				Regional (CCDR) Instituto Nacional para a Reabilitação, I. P. (INR, I. P.) Instituto do Turismo de Portugal, I. P. (Turismo de Portugal, I. P.)
		1.2.1. INCENTIVAR A CRIAÇÃO, DINAMIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO EM REDES DE TRABALHO NACIONAL E INTERNACIONAL	IMT, I. P.	ANMP CCDR Municípios
		1.2.2. FORMAR TÉCNICOS	CCDR	DGS Direção-Geral do Território (DGT) IMT, I. P., IPDJ, I. P. Laboratório Nacional de Engenharia



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

				Civil, I. P. (LNEC, I. P.) Ordens profissionais
2. CULTURA	2.1. NOVOS COMPORTAMENTOS	2.1.1. SENSIBILIZAR A POPULAÇÃO EM GERAL	IMT, I. P.	DGS
		2.1.2. RECONHECER, DIVULGAR E FOMENTAR BOAS PRÁTICAS	IMT, I. P.	CCDR DGT INR, I. P. Turismo de Portugal, I. P.
	2.2. I&D	2.2.1. MELHORAR E PROMOVER A RECOLHA SISTEMÁTICA DE INFORMAÇÃO	IMT, I. P.	Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) Instituto da Segurança Social, I. P.
		2.2.2. ESTIMULAR A INVESTIGAÇÃO NA MOBILIDADE PEDONAL	Fundação para a Ciência e	IMT, I. P. LNEC, I. P.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

			Tecnologia, I. P.	
3. PLANEAMENTO	FIGURAS DE PLANEAMENTO	3.1.1. COLOCAR O PEÃO COMO ELEMENTO CENTRAL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	DGT	IMT, I. P. CCDD
		3.1.2. INCENTIVAR A ELABORAÇÃO DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL	IMT, I. P.	CCDD
	3.2. NORMATIVOS, REGULAMENTOS E MANUAIS	3.2.1. DESENVOLVER E REVER LEGISLAÇÃO	IMT, I. P.	ANSR INR, I. P.
		3.2.2. DESENVOLVER MANUAIS, DOCUMENTOS NORMATIVOS NACIONAIS SOBRE O ESPAÇO PÚBLICO	IMT, I. P.	CCDD INR, I. P. IPQ, I. P. LNEC, I. P. Ordens Profissionais
		3.2.3. INTENSIFICAR A FISCALIZAÇÃO SOBRE A UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E RODOVIÁRIO	Instituto da Segurança Social	ANSR INR, I. P.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

			Polícia de Segurança Pública	
4. INFRAESTRUTURA	4.1. AS PESSOAS COMO PRIORIDADE	4.1.1. PLANEAR E EXECUTAR REDE PEDONAL	CCDR	Entidades intermunicipais
		4.1.2. APOIAR MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO	Infraestruturas de Portugal, S. A. (IP, S. A.)	ANSR IMT, I. P. LNEC, I. P.
		4.1.3. REFORÇAR A ESTRUTURA ECOLÓGICA ATRAVÉS DA PROMOÇÃO DE CONTÍNUOS VERDES E AZUIS	CCDR	Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. DGT
	4.2. A INTERMODALIDADE	4.2.1. PROMOVER INTERFACES INCLUSIVAS, CONFORTÁVEIS E SEGURAS	IMT, I. P.	Gestores de interfaces IP, S. A. Municípios Autoridades e Operadores de



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

				Transportes
5. FISCALIDADE E INCENTIVOS	5.1. FISCALIDADE	5.1.1. DIRECIONAR AS RECEITAS DE IMPOSTOS ASSOCIADOS AO AUTOMÓVEL PARA APOIO À MOBILIDADE ATIVA	DGTF	Municípios
		5.1.2. CRIAR DEDUÇÕES FISCAIS QUE INCENTIVEM COMPORTAMENTOS SUSTENTÁVEIS	DGTF	Municípios
	5.2. INCENTIVOS	5.2.1. COMPENSAR CIDADÃOS E EMPRESAS PELAS DESLOCAÇÕES NEUTRAS EM CARBONO	DGTF	Municípios

Figura 5. Vetores Estratégicos, Eixos de Ação e Medidas

Fonte: Elaboração própria



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

1. EDUCAÇÃO

1.1. CAPACITAÇÃO

1.1.1. DESENVOLVER A CAPACITAÇÃO E FORMAÇÃO CÍVICA DAS CRIANÇAS E DOS JOVENS

A formação das crianças e dos jovens deve ter em conta as suas capacidades de se moverem no território e de perceberem a construção do meio que habitam. Deverá desenvolver-se, no seio escolar, ações tendentes à capacitação de circular nos diferentes tipos de rua e nos diversos modos de transporte, considerando o respeito pelas matérias ambientais de forma a estimular opções sustentáveis das quais se realça o andar a pé ou de bicicleta. Incentivar-se-á a que as atividades curriculares e extracurriculares contenham matérias de promoção dos modos ativos. Neste sentido deverá ser envolvida a comunidade escolar, em particular as crianças e os jovens, na construção de soluções de mobilidade pedonal.

1.1.2. ESTABELECEER PROGRAMAS DE MOBILIDADE ESCOLAR PEDONAL

O Caminho da Escola em modo pedonal será uma forma de criar hábitos de andar a pé e contribuir para a construção de lugares mais amigáveis e atrativos. Estabelecer-se-ão trajetos a pé para a escola, através de eixos livres de conflitos com o trânsito automóvel e próximos a comércio de rua. Estes programas poderão ainda repercutir-se, da mesma forma, para o desporto ou para outras atividades extracurriculares. Deverá ser desenvolvido um guião orientador com exemplos e boas práticas de ações, tais como *pedibus*, *playstreets*, *brincapé*, ruas do bairro, amigas das crianças, parklets, siga a pé, etc.

O estabelecimento de uma rede nacional de escolas para a mobilidade pedonal tem como principal objetivo a aprendizagem comum sobre modelos de sucesso nesta relação de deslocação física entre a escola e a residência e a divulgação de boas práticas e as suas consequentes replicações.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Dever-se-á promover o Prémio «A Caminhar para a Escola» destinado a premiar os Agrupamentos de Escolas que promovam as deslocações pedonais e apresentem resultados mensuráveis e replicáveis.

1.1.3. CAPACITAÇÃO DA POPULAÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE ESTILOS DE VIDA ATIVOS E SAUDÁVEIS EM TODAS AS IDADES

No âmbito do PRR está prevista a implementação de uma Campanha Nacional e Plataforma Tecnológica para promover a atividade física e estilos de vida saudáveis, que poderá potenciar formas de mobilidade ativa.

1.2. REDES DE TRABALHO

1.2.1. INCENTIVAR A CRIAÇÃO, DINAMIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO EM REDES DE TRABALHO NACIONAL E INTERNACIONAL

Incentivar-se-á a participação em redes nacionais e internacionais relativas à mobilidade ativa, em particular ao andar a pé. O trabalho em rede deve ser considerado como fundamental pois impede a repetição de erros em vários pontos do país e torna mais eficazes, eficientes e rentáveis as ações a implementar. Para facilitar a partilha e a recolha de informação, deverão os municípios designar um ponto de contacto dedicado à mobilidade ativa, tanto na componente pedonal como na ciclável, configurando assim uma rede nacional de contactos técnicos.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

1.2.2. FORMAR TÉCNICOS

Deverão ser criadas ações de formação específicas para os profissionais com implicações diretas na promoção do andar a pé, tais como os profissionais de planeamento, urbanismo, engenharia, arquitetura, paisagismo, geografia, mas também os profissionais da área da saúde, desporto, gerontologia, entre outros. É de importância acrescida a difusão de novos conceitos e metodologias inovadoras tais como a programação de equipamentos de proximidade, a dotação de usos e funções mistas nas áreas habitacionais, a localização de polos geradores e atractores de deslocações, na perspectiva de valorização das deslocações pedonais em detrimento do recurso a modos de transporte motorizado, promovendo assim a saúde individual e coletiva, bem como a melhoria do ambiente urbano.

2. CULTURA

2.1. NOVOS COMPORTAMENTOS

2.1.1. SENSIBILIZAR A POPULAÇÃO EM GERAL

A comunicação sobre as múltiplas vantagens do andar a pé, designadamente na saúde pública, no ambiente, na sociabilidade, na economia e na dinamização do comércio local e também na promoção de emprego de proximidade, é de elevada relevância. As campanhas de sensibilização através da comunicação social, das redes sociais, de elementos estáticos de publicidade, de eventos são aspetos determinantes no processo de comunicação. A sensibilização criativa e por parte de diferentes áreas governativas e envolvente poderá ser muito eficaz, por exemplo através das entidades da área da saúde, que podem assumir uma importância crucial através da prescrição de atividade física, nomeadamente no estímulo do andar a pé.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

2.1.2. RECONHECER, DIVULGAR E FOMENTAR BOAS PRÁTICAS

Dever-se-á estabelecer o Prémio “Territórios que Caminham” destinado a reconhecer as entidades municipais que promovam a mobilidade pedonal e apresentem resultados mensuráveis e transferíveis.

2.2. I&D

2.2.1. MELHORAR E PROMOVER A RECOLHA SISTEMÁTICA DE INFORMAÇÃO

Incentivar-se-á a melhoria e revisão dos métodos e periodicidade de recolha de informação, em áreas transversais com impacto na mobilidade pedonal, no sentido de dotar os decisores, a todo o tempo, de informação atualizada que possibilite responder de forma célere e efetiva às necessidades originadas pelas alterações dos padrões de mobilidade.

2.2.2. ESTIMULAR A INVESTIGAÇÃO NA MOBILIDADE PEDONAL

Promover-se-á a investigação e desenvolvimento em matéria de mobilidade pedonal, com o objetivo central de obtenção de conhecimentos técnicos e científicos tendentes à ampliação dos resultados da implementação de políticas de promoção dos modos ativos, atendendo às idiossincrasias locais e ao público-alvo. Esta promoção poder-se-á desenvolver, entre outros, através da criação de linhas de investigação centradas nos modos ativos, integradas no âmbito científico e tecnológico nacional, articulando-se a academia com outras instituições e com a indústria no sentido do desenvolvimento regular de novos processos, materiais e produtos e, de igual forma, na melhoria dos existentes.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

3. PLANEAMENTO

3.1. FIGURAS DE PLANEAMENTO

3.1.1. COLOCAR O PEÃO COMO ELEMENTO CENTRAL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

O peão deverá tornar-se o elemento central na definição das políticas públicas, estimulando o andar a pé e o deslocar (no caso dos cidadãos com deficiência motora) enquanto condição de acesso universal. O urbanismo de proximidade deverá ser privilegiado na programação de equipamentos coletivos, designadamente nos equipamentos escolares. As políticas de ordenamento do território deverão influenciar positivamente as políticas de mobilidade, numa lógica de proximidade e de estímulo às deslocações tendencialmente nulas em emissões de carbono. Os IGT, em desenvolvimento ou em perspectiva de elaboração, deverão integrar os conceitos desta Estratégia, à sua respetiva escala e conteúdo. Neste quadro está o PNPOT, os Planos Regionais de Ordenamento do Território, o Programa da Orla Costeira, e todos os demais com incidência territorial ou estratégica. Também os Planos Municipais de Ordenamento do Território, bem como os elementos anexos obrigatórios nos PDM, tal como a Carta Educativa, deverão integrar e articular os conceitos e ações de promoção da mobilidade pedonal.

3.1.2. INCENTIVAR A ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Incentivar a elaboração dos PMUS por se constituírem como o instrumento de planeamento de referência para a mobilidade sustentável, integrador de todos os modos de transporte, prioritariamente os modos ativos. Esta figura de planeamento da mobilidade sustentável tem sido, na UE, uma aposta decisiva para o incremento da qualidade de vida e do processo de descarbonização da sociedade.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

3.2. NORMATIVOS, REGULAMENTOS E MANUAIS

3.2.1. DESENVOLVER E REVER LEGISLAÇÃO

Nos casos em que se verificar que a legislação existente não cumpre os desígnios relativos à mobilidade pedonal, deverão ser desenvolvidas propostas de normativos legais que cumpram esse deficit. No âmbito da implementação e monitorização da ENMAP 2030, poderão ser identificadas necessidades legislativas e apresentadas propostas que se afigurem como fundamentais para o cumprimento do seu desígnio.

3.2.2. DESENVOLVER MANUAIS, DOCUMENTOS NORMATIVOS NACIONAIS SOBRE O ESPAÇO PÚBLICO

Deverá ser elaborado um manual e/ou orientações normativas sobre o espaço público, que poderão ser adotadas pelas autarquias e constituir-se como parte integrante dos regulamentos municipais no âmbito da urbanização e/ou edificação. O documento deverá incidir sobre intervenções de carácter público e privado, contribuindo para a coerência da imagem urbana e a garantia das acessibilidades. O documento deverá articular as referências emanadas do IPQ, I. P., nomeadamente quanto à acessibilidade, segurança e conforto dos materiais utilizados no espaço público e também com o Regulamento de Sinalização de Trânsito, o qual reflete o disposto na Convenção de Viena sobre sinalização rodoviária, da qual Portugal é parte contratante. Neste quadro deverá ser elaborado o normativo a que devem obedecer as passagens para peões, particularmente em meio urbano, nomeadamente quanto à sua localização, geometria, iluminação, sinalização vertical e horizontal, obstáculos à visibilidade e tipologia de piso, podendo integrar manuais em vigor. Deverão ainda ser definidas as condições/requisitos para a realização de estudos de circulação pedonal, nomeadamente na envolvente das interfaces de transportes públicos e de equipamentos geradores de tráfego pedonal (escolas, ginásios, parques urbanos, jardins, centros comerciais, etc.) e também no contexto da requalificação de estradas nacionais que atravessem localidades e no atravessamento de passagens de nível.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

3.2.3. INTENSIFICAR A FISCALIZAÇÃO SOBRE A UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E RODOVIÁRIO

Intensificar a fiscalização sobre a utilização do espaço público desincentivando a prática de comportamentos que condicionem a mobilidade pedonal, designadamente, a ocupação de passeios e o cumprimento dos dimensionamentos estipulados em lei para os espaços que promovam a acessibilidade universal. Os regulamentos sobre a utilização do espaço público deverão ser claros e não permitir que existam competências legislativamente abstratas ou sobrepostas. Intensificar a fiscalização do espaço rodoviário, designadamente automóveis estacionados ou trotinetas abandonadas nos passeios e a prática de velocidade excessiva nas localidades e demais infrações que condicionem a mobilidade pedonal universal, tais como esplanadas e demais mobiliário urbano (postes, caixotes de lixo, caixas de telecomunicações e eletricidade, etc).

4. INFRAESTRUTURAS

4.1. AS PESSOAS COMO PRIORIDADE

4.1.1. PLANEAR E EXECUTAR REDE PEDONAL

Deverá ser implementada uma rede coerente de passeios, incorporando praças e ruas pedonais ou de coexistência, de forma contínua, segura e confortável, ausente de barreiras arquitetónicas e urbanísticas, acompanhada por medidas de amenização de temperaturas e de paisagem urbana, contemplando mobiliário urbano que promova espaços de estadia e descanso para crianças e idosos. As redes de passeios devem ser atrativas e qualificadas por forma a promover o andar a pé como o mais importante modo de deslocação.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

4.1.2. APOIAR MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO

Deverão ser apoiadas medidas de acalmia de tráfego que destaquem a via pública não somente enquanto espaço dedicado à função de tráfego e circulação (estrada), mas também como espaço de fruição e convivência (rua), considerando todos os utilizadores, com especial relevância para os mais vulneráveis, permitindo que se desloquem em segurança, independentemente da idade ou condição física.

4.1.3. REFORÇAR A ESTRUTURA ECOLÓGICA ATRAVÉS DA PROMOÇÃO DE CONTÍNUOS VERDES E AZUIS

É fundamental reforçar os espaços urbanos verdes e azuis não somente no sentido de aumentar o bem-estar e a saúde das populações como também de promover a melhoria da qualidade do ar, atenuar o efeito da poluição e reduzir o efeito de “ilha de calor” em meio urbano, proporcionando um ambiente físico que incentiva a utilização dos modos ativos.

4.2. A INTERMODALIDADE

4.2.1. PROMOVER INTERFACES INCLUSIVAS, CONFORTÁVEIS E SEGURAS

Torna-se importante articular adequadamente os modos ativos e o sistema de transporte público para fomentar o andar a pé. As zonas de embarque e desembarque em interfaces de transporte deverão incluir opções seguras, práticas, autónomas e acessíveis. As paragens e estações deverão ser mais atrativas e seguras, os embarques e desembarques de passageiros mais eficientes e confortáveis e os tempos de espera minimizados. Ao nível da intermodalidade à escala micro, deve-se atender à relação espacial e temporal entre a bicicleta e o andar a pé. O material circulante deverá garantir as condições de acessibilidade universal, conferindo o direito de circulação a todos os cidadãos e respetiva complementaridade com o espaço público. Deverá, também, ser disponibilizada informação atualizada e constante das condições de acesso aos transportes.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

5. FISCALIDADE E INCENTIVOS

5.1. FISCALIDADE

5.1.1. DIRECIONAR AS RECEITAS DE IMPOSTOS ASSOCIADOS AO AUTOMÓVEL PARA APOIO À MOBILIDADE ATIVA

Analisar a possibilidade de transferir parcialmente as receitas, diretas e indiretas, arrecadadas com os impostos associados à aquisição e circulação de veículos automóveis, para a promoção da mobilidade ativa.

5.1.2. CRIAR DEDUÇÕES FISCAIS QUE INCENTIVEM COMPORTAMENTOS SUSTENTÁVEIS

Perspetivar incentivos fiscais que beneficiem os sujeitos passivos que utilizem bens e serviços de mobilidade ativa, em particular pedonal, tendo em vista a promoção de comportamentos individuais e coletivos que promovam a saúde pública, a descarbonização da sociedade e a redução da pegada ecológica.

5.2. INCENTIVOS

5.2.1. COMPENSAR CIDADÃOS E EMPRESAS PELAS DESLOCAÇÕES NEUTRAS EM CARBONO

Desenvolver mecanismos de índole diversa, nomeadamente através da formalização de plataformas de créditos de mobilidade ao estilo *blockchain*, que constituam incentivos financeiros aos cidadãos e empresas, sejam os de recuperação lenta (de apuramento anual) ou rápida (diretos e de apuramento mensal), recompensando os seus comportamentos de mobilidade sustentável pela não emissão de GEE, promovendo e incentivando alterações comportamentais na sociedade, nomeadamente de aumento da atividade física e redução do sedentarismo.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

1.1. CRONOGRAMA

MEDIDAS	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6	ANO 7	ANO 8
1.1.1. DESENVOLVER A CAPACITAÇÃO E FORMAÇÃO CÍVICA DAS CRIANÇAS E DOS JOVENS								
1.1.2. ESTABELECEER PROGRAMAS DE MOBILIDADE ESCOLAR PEDONAL								
1.1.3. CAPACITAÇÃO DA POPULAÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE ESTILOS DE VIDA ATIVOS E SAUDÁVEIS EM TODAS AS IDADES								
1.2.1. INCENTIVAR A CRIAÇÃO, DINAMIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO EM REDES DE TRABALHO NACIONAL E INTERNACIONAL								
1.2.2. FORMAR TÉCNICOS								
2.1.1. SENSIBILIZAR A POPULAÇÃO EM GERAL								
2.1.2. RECONHECER, DIVULGAR E FOMENTAR BOAS PRÁTICAS								
2.2.1. MELHORAR E PROMOVER A RECOLHA SISTEMÁTICA DE								



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE
MINISTROS

INFORMAÇÃO		
2.2.2. ESTIMULAR A INVESTIGAÇÃO NA MOBILIDADE PEDONAL		
3.1.1. COLOCAR O PEÃO COMO ELEMENTO CENTRAL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS		
3.1.2. INCENTIVAR A ELABORAÇÃO DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL		
3.2.1. DESENVOLVER E REVER LEGISLAÇÃO		
3.2.2. DESENVOLVER MANUAIS, DOCUMENTOS NORMATIVOS NACIONAIS SOBRE O ESPAÇO PÚBLICO		
3.2.3. INTENSIFICAR A FISCALIZAÇÃO SOBRE A UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E RODOVIÁRIO		
4.1.1. PLANEAR E EXECUTAR REDE PEDONAL		
4.1.2. APOIAR MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO		
4.1.3. REFORÇAR A ESTRUTURA ECOLÓGICA ATRAVÉS DA PROMOÇÃO DE CONTÍNUOS VERDES E AZUIS		



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

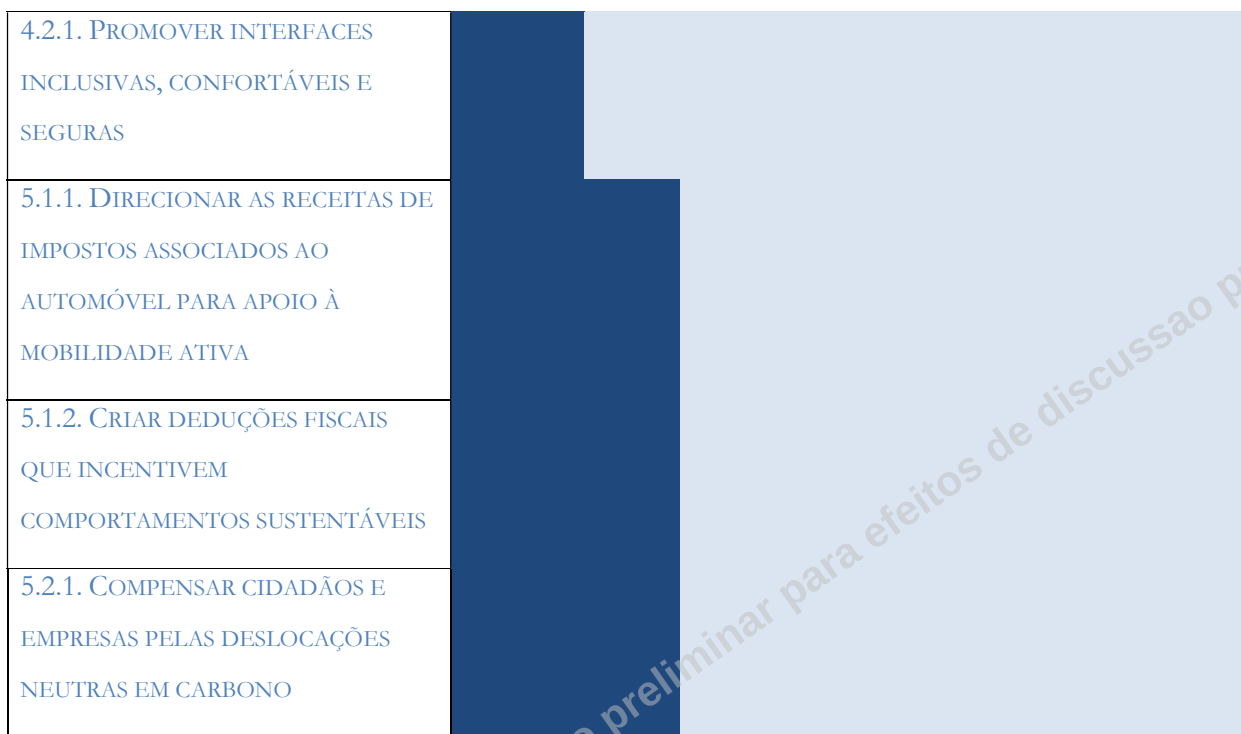


Figura 6. Cronograma das medidas

Fonte: Elaboração própria



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

PARTE 4 – GOVERNANÇA, MONITORIZAÇÃO E FINANCIAMENTO

6. Governança

Governança é o modelo, segundo o qual se identifica o conjunto de processos que levam a uma tomada de decisão informada e que deve garantir a correta e eficiente execução dos objetivos e das medidas propostas na ENMAP 2030.

A ENMAP 2030 deverá ser implementada até 2030, concretizando-se em medidas detalhadas, devidamente orçamentadas e calendarizadas, a partir do momento da sua aprovação. Para a implementação da ENMAP 2030, promover-se-á a sua articulação com a ENMAC 2020-2030, tirando partido das estruturas de governação já em funcionamento, com as adaptações necessárias para incluir e integrar as especificidades inerentes à mobilidade pedonal.

Assim, para garantir a coordenação da implementação das medidas previstas na ENMAP 2030 e para estabelecer a articulação com todas as entidades envolvidas na execução e no acompanhamento e prossecução dos objetivos da ENMAP 2030, deverá proceder-se à criação de uma estrutura de coordenação e gestão, que inicialmente adotará a forma de Grupo de Projeto, cuja missão será posteriormente prosseguida pelo IMT, I. P..

Como garantia da articulação necessária para o sucesso da implementação da ENMAP 2030 e respetiva coordenação de políticas públicas nesta matéria, funcionará a CIMA, resultante da adaptação da estrutura homóloga já criada no contexto da ENMAC 2020-2030.

De igual forma, propõe-se a adaptação do Conselho Consultivo, já em funcionamento no âmbito da ENMAC 2020-2030, que passará a designar-se por Conselho Consultivo para a Mobilidade Ativa, integrando entidades que tenham no seu âmbito de atuação, em parte ou no todo, os objetivos expressos pela ENMAP 2030.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

6.1. Estrutura de Coordenação e Gestão

6.1.1. Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa

A ENMAP 2030 integra um conjunto de medidas cujo desenvolvimento é transversal a várias áreas governativas e envolve um elevado número de entidades, o que justifica a criação de uma estrutura de coordenação e gestão, sob a forma de um grupo de projeto, conforme previsto na Lei n.º 4/2004, de 15 de janeiro, na sua redação atual.

Um dos desafios verificados no âmbito da ENMAC 2020-2030, tem sido a ausência de uma estrutura de coordenação e gestão dedicada à sua implementação, composta por um corpo técnico próprio, interdisciplinar, que mobilize todas as entidades e os recursos materiais e financeiros necessário para o seu sucesso.

O Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa deverá funcionar na dependência do IMT, I. P., e terá como objetivo promover a implementação e monitorização das medidas inscritas, tanto na ENMAC 2020-2030, como na ENMAP 2030, bem como a articulação com as demais estruturas de governação e entidades responsáveis e envolvidas pela execução das referidas medidas.

Sem prejuízo do envolvimento das tutelas governativas, de cada uma das propostas de ação que integram a ENMAP 2030, a concentração da gestão e coordenação no IMT, I. P., garantirá a necessária articulação entre todos os envolvidos.

6.2. Coordenação de Políticas Públicas

6.2.1. Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa

Atendendo à natureza transversal da estratégia a implementar, as políticas setoriais serão devidamente articuladas, garantindo a orientação para os objetivos. Para o efeito, deverá ser adaptada a Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa Ciclável, que passará a integrar as áreas governativas necessárias para a criação e funcionamento da CIMA. Esta estrutura deverá reunir anualmente ou sempre que tal se mostre necessário, sendo convocada para o efeito pela tutela responsável pela mobilidade ativa.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

6.2.2. Conselho Consultivo para a Mobilidade Ativa

O Conselho Consultivo para a Mobilidade Ativa terá carácter consultivo, e deverá incluir organizações da sociedade civil que integram, nos seus objetivos e práticas, a promoção da mobilidade ativa. A composição do Conselho Consultivo será flexível podendo ser acrescentadas, de forma permanente ou pontual, entidades relevantes no âmbito da promoção da mobilidade ativa. Esta estrutura reunirá anualmente ou sempre que se verifique por necessário, sendo convocada para o efeito pelo Grupo de Projeto/IMT, I. P., que coordena. O Conselho Consultivo deverá pronunciar-se sobre os assuntos que lhe sejam submetidos pelo Grupo de Projeto /IMT, I. P., ou apresentar a esta, por sua iniciativa, recomendações e sugestões no âmbito da mobilidade ativa.

6.2.3. Rede de Pontos Focais da Mobilidade Ativa

A Rede de Pontos Focais da Mobilidade Ativa deverá ser composta todas as entidades responsáveis quer pela execução das medidas, quer pelo envolvimento de outras entidades consideradas necessárias ao sucesso das mesmas. Esta Rede deverá ainda apoiar «o Grupo de Projeto /IMT, I. P., na preparação da documentação necessária para a tomada de decisões da CIMA, garantindo o acompanhamento e continuidade dos trabalhos.

6.3. Monotorização da Mobilidade Ativa

Um acompanhamento constante é imprescindível para o sucesso de qualquer política pública. Desde logo porque toda a síntese interpretativa da situação atual, que estimula as medidas propostas, contem sempre variáveis dinâmicas, algumas das quais sujeitas a estímulos exógenos e que, por isso, podem ganhar ou perder importância ao longo do tempo. Do mesmo modo, as diferentes dinâmicas sociais impõem revisões permanentes, só possíveis através da avaliação comparada entre os objetivos definidos e os resultados obtidos.

Tendo em conta que uma parte substancial das medidas está associada a infraestruturas territoriais, os municípios terão um papel fundamental no sucesso da ENMAP 2030.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Urge ultrapassar a falta de dados que o País tem nalgumas matérias associadas ao desenvolvimento dos territórios. Desde logo, os Censos, realizados de dez em dez anos, não permitem uma aferição do processo de implementação de medidas em tempo útil. Conscientes desta realidade, aponta-se para a criação de mecanismos de monitorização, a propor pelo grupo de projeto, que permitam proceder à recolha de informação, compilar os dados existentes em diversas entidades com responsabilidade sobre esta matéria e, caso se mostre necessário, estabelecer protocolos de parceria com as autarquias locais que permitam obter dados em tempo razoável, bem como realizar, sobre eles, trabalho de análise e daí retirar as consequentes conclusões.

Os mecanismos de monitorização da Mobilidade Ativa, considerando as diferenças entre o modo pedonal e o ciclável, deverão permitir, entre outras, as seguintes tarefas: avaliar os indicadores de realização; preparar os programas de intervenção; adaptar sistemas complementares de recolha de dados; produzir relatórios anuais de progresso e produzir informação qualificada para a tomada de decisão.

O trabalho desenvolvido em sede de monitorização constituir-se-á como a base de reflexão sobre o desenvolvimento da ENMAP 2030 e o fator essencial da monitorização, num processo contínuo por forma a estabelecer uma avaliação comparativa entre os objetivos de cada medida e os resultados obtidos.

6.4. Monitorização, Avaliação e Revisão

Retoma-se a referência de que uma Estratégia se constitui como um processo, que em muito ultrapassa a noção de produto rígido e final. Neste sentido a ENMAP 2030 estará em observação permanente.

Deste modo as revisões e alterações da ENMAP 2030 poderão ocorrer a todo o tempo, quer de forma integral, quer parcial, não deixando esta Estratégia de referenciar os prazos em que tal deva ocorrer.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Assim propõe-se, sem prejuízo dos relatórios anuais de progresso, e de eventuais alterações que se entendam por necessárias, que a ENMAP 2030 seja revista a meio do seu desenvolvimento, ou seja, em 2026.

Para uma monitorização e avaliação eficaz, deverão existir regras comuns e indicadores mensuráveis, sem distinções regionais, pois o andar a pé constituiu-se como uma matéria de abordagem una e coesa em todo o território nacional. Neste quadro, o trabalho em torno dos dados e realidades constatadas da implementação da ENMAP 2030 deverão ser observados segundo uma visão holística, multidisciplinar e integradora por forma a não só se constituir como observação “problema-resposta” e sim, analisando toda a complexidade de que o sistema de mobilidade apresenta.

6.5. Processo participado

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.

A participação do público deverá ser permanente e realizada de modo digital através de *website* dedicado à mobilidade ativa, sem prejuízo da realização de sessões públicas por regiões administrativas ou por outras escalas de território que se mostrem mais pertinentes.

A realização de fóruns, as conferências no ensino superior, os debates no ensino básico e secundário, as promoções de eventos autárquicos, são algumas das referências de atividades a merecer o apoio e acompanhamento da ENMAP 2030. Para maximizar o impacto, visibilidade e participação nas medidas a implementar, todas as entidades relevantes, do setor público, privado e associativo, deverão ser periodicamente envolvidas, garantindo espaços específicos de debate e discussão sobre a mobilidade ativa, em eventos destinados a fomentar a reflexão e discussão, à escala nacional, regional e local.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Propõe-se a conversão da Cimeira da Mobilidade Ativa, prevista na ENMAC 2020-2030, para o Fórum da Mobilidade Ativa, a realizar com periodicidade bienal, sem prejuízo de outra frequência que se venha a entender como mais conveniente, onde se poderá realizar a análise das ações implementadas, bem como perspetivar o trabalho a realizar em cada ano, adaptando o cronograma das ações em conformidade. Este fórum deverá também constituir-se como um importante evento de troca de experiências entre regiões e municípios sobre a temática da mobilidade ativa.

Neste âmbito deverão ser estimuladas sinergias e eventuais apoios a eventos que as organizações da sociedade civil promovam na temática da mobilidade ativa.

6.6. Financiamento

O compromisso público com a ENMAP 2030 deverá ser concretizado através de uma adequada e crescente disponibilização de meios financeiros, técnicos e humanos.

A implementação de políticas de promoção da mobilidade pedonal necessita de um adequado quadro financeiro, em particular tratando-se de uma área onde as intervenções podem apresentar uma relação custo-benefício significativamente vantajosa, seja ao nível da mobilidade, sociabilidade, ambiente, economia, emprego, saúde pública e outros.

Tal como referido na ENMAC 2020-2030 *“o compromisso público com a estratégia de promoção dos modos ativos de mobilidade deverá ser concretizado através de uma adequada e crescente disponibilização de meios financeiros, técnicos e humanos, ao nível da administração central, (designadamente através do Orçamento do Estado e fundos nacionais)”* e orçamento municipal ou intermunicipal apoiado pelo orçamento nacional e comunitário, bem como de instituições públicas, de forma previsível, acessível, estruturado e baseado em rigorosos processos de planeamento.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

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

As práticas internacionais demonstram que o valor investido na promoção efetiva da mobilidade pedonal tem retorno em todos os múltiplos fatores com que esta interfere tais como saúde pública, economia e emprego, turismo, ambiente, qualidade da interação social e sensação de segurança.

Este documento corresponde a uma versão preliminar para efeitos de discussão pública



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

ANEXO 1

Estratégias Nacionais ou Locais de promoção do modo pedonal e ciclável

País	Estratégia Pedonal	Estratégia Ciclável	Metas de Segurança Rodoviária	Metas de Quota Modal
Áustria	✓	✓	-	-
Bélgica	✓☐	✓☐	-	-
Bulgária	✗	✗	-	-
Chipre	✗	🕒	-	-
República Checa	✗	✓	Reduzir o número de ciclistas mortos em, pelo menos, 35 e gravemente feridos em 150, entre 2009 e 2020	Aumentar em 10% os km percorridos em bicicleta entre 2013 e 2020
Alemanha	✓	✓	-	Aumentar a participação modal do modo ciclável para 13% em 2020
Dinamarca	✗	✓	-	-
Estónia	✗	✓☐	Cidade de Tartu: Não aumentar o número de colisões com ciclistas	-
Espanha	✗	🕒	-	-
Finlândia	✓	✓	-	Aumentar a participação modal do pedonal e ciclável para 35-38% em 2030 e atingir as 1.965 milhões de



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

País	Estratégia Pedonal	Estratégia Ciclável	Metas de Segurança Rodoviária	Metas de Quota Modal
				viagens a pé e de bicicleta em 2030
França	🕒	✓	-	Aumentar a participação modal do modo ciclável para 9% em 2024
Grécia	✗	✗	-	-
Croácia	✗	✗	-	-
Hungria	✗	✗	-	-
República da Irlanda	✗	✓	-	Aumentar a participação modal do modo ciclável para 10% em 2020
Itália	✓	✓	-	-
Luxemburgo	✓	✓	-	Aumentar a participação modal conjunta do modo pedonal e ciclável para 25% em 2020
Letónia	✗	✓	-	Aumentar o número de utilizadores de bicicleta, pelo menos uma vez por semana, para 30% em 2020 e de utilizadores de bicicleta, pelo menos cinco dias por semana, para 10% em 2020
Lituânia	✗	✗	-	-
Malta	✗	🕒	Meta Provisória: Reduzir lesões envolvendo ciclistas em 50%, entre	Meta Provisória: Duplicar a participação modal do modo ciclável



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

País	Estratégia Pedonal	Estratégia Ciclável	Metas de Segurança Rodoviária	Metas de Quota Modal
			2010 e 2050	para viagens inferiores a 5km entre 2010 e 2050
Países Baixos	✖	✖	-	-
Polónia	✖	✖	-	-
Portugal	🕒	✓	Reduzir mortes e ferimentos graves de ciclistas em 50%, entre 2020 e 2030	Aumentar a participação modal do modo ciclável para 7,5% em 2030 e em 10% em meio urbano
Roménia	✖	✖	-	-
Suécia	✓	✓	-	Aumentar a parcela de passageiros-km percorridos a pé, de bicicleta ou transporte público para 25% em 2025
Eslovénia	ND	✓	-	-
Eslováquia	✖	✓	-	Aumentar a participação modal do modo ciclável para 10% em 2020
Reino Unido	✓	✓	Redução, anual, do número de ciclistas mortos ou gravemente feridos por bilhão de milhas percorridas em 2020	Duplicar o número de viagens em modo ciclável para 1.600 milhões em 2025. Aumentar o número de etapas pedonais, por pessoa e por ano, para 300 em 2025
Suiça	✖	✖	-	-
Israel	✖	✓	-	-



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

País	Estratégia Pedonal	Estratégia Ciclável	Metas de Segurança Rodoviária	Metas de Quota Modal
Noruega	✓	✓	-	Aumentar a participação modal do modo ciclável em 8% em 2023
Sérvia	✗	✗	-	-

Legenda

✓
Existe

✓☐
Existe, localmente em
algumas Cidades ou
Regiões

🕒
Em Elaboração

✗
Não Existe

Fonte: European Transport Safety Council, 2020



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

ANEXO 2

Estratégias de valorização do modo pedonal

Designação	Ano	País	Entidade Responsável	Capítulos	Visão/Missão	Objetivos	Metas
Nasjonal gåstrategi Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet 2014-2023	2012	Noruega	Vegdirektoratet Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen (Departamento de Segurança de Tráfego, Meio Ambiente e	1. Prefácio; 2. Pontos-chave na estratégia pedonal; 3. Parte 1: Estratégia pedonal nacional;	Cultura pedonal ativa.	1. Responsabilidade e cooperação: 1.1. Estimular autoridades e atores privados para a necessidade de promover e facilitar o andar a pé; 1.2. Estabelecer a colaboração para facilitar o andar a pé e desenvolver uma cultura pedonal ativa; 2. Conceção do ambiente físico:	1. Aumentar para, pelo menos, 50% a proporção de pessoas que utilizam o modo pedonal para viagens



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Este documento corresponde a uma versão preliminar para efeitos de discussão pública

(Estratégia Nacional Pedonal para tornar o andar a pé como modo de transporte quotidiana 2014-2023)			Tecnologia da Administração Pública de Estradas da Noruega)	4. Parte 2: Base profissional 5. Referências; 6. Bibliografia; 7. Fotografias e ilustrações.		2.1. Desenvolver as estruturas urbanas tornando-as mais adaptadas para o andar a pé; 2.2. Desenvolver um ambiente atrativo com base nos pré-requisitos e necessidades dos peões; 3. Cultura pedonal ativa: 3.1. Melhorar a manutenção geral dos percursos pedonais; 3.2. Melhorar a operacionalidade dos percursos pedonais no período de inverno; 3.3. Melhorar as condições de acessibilidade para peões durante	completas (em 2009 era de 23,5%); 2. Aumentar para 25%, até 2023, a proporção de pessoas que anda a pé mais de 1,5 km e reduzir 10% a proporção de pessoas que não andam a
---	--	--	---	---	--	---	---



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Este documento corresponde a uma versão preliminar para efeitos de discussão pública

						processos de obras; 4. Interação no trânsito: 4.1. Atribuir maior prioridade aos peões em novos projetos de tráfego; 4.2. Melhorar a interação entre os diferentes utilizadores da via, com prioridade aos peões; 5. Cultura pedonal ativa: 5.1. Elevar o andar a pé como modo de transporte e elemento promotor de atividade física no quotidiano; 5.2. Influenciar as pessoas a andar mais a pé;	pé; 3. Aumentar o número de pessoas em escalões etários mais elevados que andam a pé.
--	--	--	--	--	--	---	---



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

						6. Conhecimento e disseminação 6.1. Desenvolver um maior conhecimento do andar a pé; 6.2. Desenvolver ferramentas e métodos para facilitar a compreensão dos peões; 6.3. Partilhar conhecimento e resultados do investimento no andar a pé.	
--	--	--	--	--	--	---	--

Este documento corresponde a uma versão preliminar para efeitos de discussão pública



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Designação	Ano	País	Entidade Responsável	Capítulos	Visão/Missão	Objetivos	Metas
Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 (Estratégia Nacional Ciclável e Pedonal para 2020)	2012	Finlândia	Liikenne- ja viestintäministeriö (Agência de Transporte Finlandesa)	1. Sumário; 2. Questões-chave; 3. Rotas claras; 4. Pequenas distâncias; 5. Sistemas de trabalho.	Incentivar e capacitar as pessoas a optarem pelo modo pedonal ou ciclável em, pelo menos, um dos trajetos das suas viagens	1. Mudar a escolha de transporte para que andar a pé ou de bicicleta sejam uma forma viável, prática e desejável de mobilidade; 2. Consolidar os modos pedonal e ciclável como alternativa modal; 3. Melhorar as condições de andar a pé e de bicicleta; 4. Garantir que os modos pedonal e ciclável sejam fatores-chave nas dinâmicas de planeamento.	Aumentar o número de viagens realizadas a pé ou de bicicleta em 30% até 2020 e diminuir significativamente o número de viagens de carro.
Let's Get	2016	Escócia	Scottish	1. Prefácio;	Uma Escócia	1. Desenvolver uma cultura de andar	Alcançar quotas



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

Scotland Walking. The National Walking Strategy - 2026 Estratégia Nacional Pedonal: Vamos colocar Escócia a andar a pé - 2026			Government (Governo Escocês)	2. Uma Escócia mais ativa; 3. Objetivo estratégico 1; 4. Objetivo estratégico 2.	onde todos retirem benefícios do andar a pé como parte integrante do seu dia-a-dia, que promova o gosto pelo andar a pé ao ar livre e onde os lugares são bem planejados no sentido de incentivar o	a pé diariamente; 2. Projetar e construir espaços e lugares para andar a pé acessíveis a todos; 3. Proporcionar uma mobilidade independente, fácil, conveniente e segura para todos.	modais de andar a pé semelhante aos países com melhor desempenho neste âmbito, como a Holanda, Noruega e Suíça.
--	--	--	-------------------------------------	--	---	--	---



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

					andar a pé.		
Get Ireland Walking: Strategy and Action Plan 2017-2020 (Colocar a Irlanda a caminhar: Estratégia e Plano de Ação 2017-2020)	2017	Irlanda	Sport Ireland (Desporto de Irlanda)	1. Prefácio; 2. Sumário Executivo; 3. Melhorar a Irlanda andando a pé; 4. Visão, missão e valores do andar a pé na Irlanda; 5. Contexto; 6. Temáticas da Estratégia e	Visão: Uma cultura vibrante de andar a pé em toda a Irlanda. Missão: Capacitar e apoiar as pessoas a optar pelo andar a pé mais frequentemente para lazer, transporte e	1. Promover a importância e os benefícios associados ao andar a pé; 2. Proporcionar às crianças e jovens maiores oportunidades de estarem fisicamente ativos através do andar a pé; 3. Reconhecer e promover o andar a pé como uma atividade que melhora a saúde; 4. Proporcionar ambientes adequados para andar a pé e defender a melhoria da infraestrutura pedonal; 5. Desenvolver e apoiar comunidades	-



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

				Plano de Ação; 7. Implementação da Estratégia e Plano de Ação; 8. Apêndices.	saúde, como parte do seu cotidiano.	sustentáveis e ativas; 6. Disponibilizar uma base de dados para a promoção do andar a pé; 7. Ativar e ampliar a rede de <i>stakeholders</i> envolvidos na promoção do andar a pé; 8. Promover uma Irlanda mais saudável, apoiada na atividade física, na prevenção da obesidade e na criação de uma sociedade sem tabaco.	
--	--	--	--	--	-------------------------------------	--	--



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Designação	Ano	País	Entidade Responsável	Capítulos	Visão/Missão	Objetivos	Metas
Master Plan for Walking: Strategy to promote walking in Austria (Plano Diretor Pedonal: Estratégia	2017	Áustria	Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology (Ministério Austríaco dos Transportes, Inovação e da Tecnologia)	1. Primeira Estratégia Nacional para a Promoção do andar a pé; 2. Priorização do andar a pé; 3. Áustria: Pioneira na Europa; 4. Andar a pé é saudável, zero emissões e social e	-	1. Potenciar a cooperação e coordenação a nível regional e local; 2. Promover a gestão da mobilidade para aumentar as deslocações pedonais; 3. Melhorar as infraestruturas e aumentar as iniciativas de investimento; 4. Promover o transporte e o planeamento urbano amigo do peão;	-



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

para promover o andara pé na Áustria)				economicamente conveniente; 5. Campos de ação.		5. Melhorar a segurança rodoviária 6. Otimizar as conexões entre outros modos de transporte; 7. Desenvolver sistemas de informação e sensibilização; 8. Promover inovações e tecnologias inteligentes para apoiar o andar a pé; 9. Potenciar a educação e o ensino, para estabelecer a sustentabilidade a longo prazo no planeamento das rotas para peões e na promoção do andar a pé; 10. Melhorar a recolha de dados sobre o andar a pé para uma melhor monitorização.	
--	--	--	--	--	--	---	--



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Plan Vélo & Mobilités Actives - 2024 (Plano ciclável e mobilidade ativa - 2024)	2018	França	Le Gouvernement (Governo)	1. A necessidade de um plano de promoção da bicicleta 2. Proteção: desenvolvimento de infraestruturas cicláveis e melhorar a segurança viária 3. Segurança: combate ao roubo com mais eficácia 4. Criação de um conjunto de	Aumentar as deslocações realizadas em bicicleta nos grandes centros urbanos e estender este hábito a outras regiões	1. Desenvolver infraestruturas cicláveis de qualidade 2. Lutar contra o roubo 3. Estabelecer um quadro de incentivos, em particular fiscal 4. Promover uma verdadeira cultura da bicicleta	Triplicar a percentagem de viagens realizadas de bicicleta até 2024.
--	------	--------	----------------------------------	---	--	--	---



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

				incentivos que reconheça a bicicleta como um meio benéfico de transporte 5. Desenvolver uma cultura da bicicleta 6. O que o plano ciclável vai mudar			
Designação	Ano	País	Entidade Responsável	Capítulos	Visão/Missão	Objetivos	Metas
Let's go! Framework for a	2020	Alemanha	Umwelt Bundesamt	1. A importância do caminhar para a qualidade de vida e	Andar a pé como “o meio de transporte mais	1. Incentivar mais pessoas a andar a pé; 2. Tornar o andar a pé seguro na Alemanha;	1. Aumentar o andar a pé de 27% para 41%



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

National Walking Strategy - 2030 (Vamos! Estrutura para uma Estratégia Pedonal - 2030)			(Agência Nacional do Meio Ambiente)	mobilidade. 2. Obstáculos ao longo do caminho – curta análise do <i>deficit</i>. 3. Destino possível: metas sugeridas para uma estratégia nacional pedonal. 4. Um caminho a seguir: recomendações de ações para promover o andar	<i>saudável, mais barato e mais ecológico</i>”.	3. Manter a pessoas saudáveis através da mobilidade ativa; 4. Estimular a deslocação de pessoas com mobilidade condicionada de forma independente; 5. Beneficiar o meio ambiente e reduzir a pressão sobre o uso do solo, através do andar a pé 6. Tornar mais atrativo o andar a pé em cidades e comunidades; Aumentar a consciência da importância do andar a pé.	nos centros das cidades e de 24% para 35% nas áreas rurais até 2030; 2. Reduzir em 20% as mortes de peões em acidentes rodoviários até 2030; 3. Reduzir GEE, ruído e poluição do ar; 4. Aplicar o modelo
--	--	--	--	--	--	--	--



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

				a pé. Referências.			de cidade compacta e multifuncional no desenvolvimento urbano, reduzindo a distância média de viagem para 8 km por percurso ou 28 km por pessoa/dia - cerca de 25% menos face aos valores atuais;
--	--	--	--	-----------------------	--	--	---



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

							5. Reduzir a taxa de motorização para uma meta de longo prazo de 150 carros /1.000 habitantes nas cidades.
--	--	--	--	--	--	--	--

Este documento corresponde a uma versão preliminar para efeitos de discussão pública



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

Designação	Ano	País	Entidade Responsável	Capítulos	Visão/Missão	Objetivos	Metas
Gear Change: A bold vision for cycling and walking - 2030 (Mudança de Mecanismo: Uma visão ousada para andar de bicicleta e a	2020	Reino Unido	Department for Transport (Departamento dos Transportes)	1. Prefácio 2. Introdução: Um caso de Mudança 3. Uma visão ousada para uma Nova Era 4. Ações, não apenas palavras 5. Tema 1: Melhores ruas para ciclistas e peões	Uma Inglaterra mais saudável, feliz, com mais espaços verdes, com ruas mais seguras e com melhores infraestruturas e espaços viários mais eficientes.	1. Melhorar as ruas para ciclistas e peões; 2. Colocar o andar de bicicleta e a pé no centro das políticas de transporte, urbanismo e saúde pública; 3. Capacitar e incentivar as autoridades locais; 4. Incentivar as pessoas a andar a pé e de bicicleta e garantir a sua total segurança.	Andar de bicicleta e/ou a pé será a primeira escolha modal para metade das viagens em vilas e cidades até 2030.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

pé - 2030)				6. Tema 2: A bicicleta no centro da tomada de decisão 7. Tema 3: Capacitação e incentivo às autoridades locais 8. Tema 4: Capacitar as pessoas a andar a pé e a pedalar, protegendo-os			
------------	--	--	--	---	--	--	--



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

				9. Apêndice: Princípios para o projeto de infraestrutura ciclável Referências			
--	--	--	--	--	--	--	--

Este documento corresponde a uma versão preliminar para efeitos de discussão pública



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

ANEXO 3

Instrumentos de política nacional, comunitária ou internacional, nos âmbitos da mobilidade, ambiente e energia

(os documentos cuja vigência se encontra ultrapassada encontram-se assinalados a sombreado)

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
N	Pacote da Mobilidade	2011	O Pacote da Mobilidade visa garantir a coerência nos princípios de planeamento e desenho de redes de suporte à mobilidade a implementar nos territórios, apresentando um conjunto de conceitos e instrumentos sobre transportes e mobilidade, de apoio à elaboração de estudos, planos e projetos nestas áreas temáticas.	A ENMAP 2030 encontra-se alinhada com o Pacote da Mobilidade por contribuir fortemente para a necessidade fomentar o desenho urbano enquanto elemento de inclusão social, elevando o contributo da requalificação urbana centrada no peão em detrimento do automóvel.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
N	Cidades Sustentáveis 2020	2015	A estratégia Cidades Sustentáveis para o horizonte 2020, ambiciona responder às debilidades e necessidades de estruturação urbana do território e atuar no sentido de fortalecer e consolidar a visão de desenvolvimento territorial partilhada entre os agentes do território, contribuindo para a promoção das condições necessárias à competitividade, sustentabilidade e coesão nacional.	A ENMAP 2030 articula-se com a estratégia Cidades Sustentáveis 2020 na medida em que contribuirá, de forma efetiva, para a descarbonização do território, pela promoção do andar a pé como modo de deslocação primordial para a realização de um conjunto significativo de tarefas quotidianas. A aposta no modo pedonal é, também, fundamental para a promover a diversificação da oferta de proximidade e a atratividade das áreas urbanas.
N	ENAAAC 2020	2015	A ENAAAC 2020-2030 pretendeu promover e auxiliar os vários setores, a administração central, regional e local e os decisores políticos a encontrar os meios e as ferramentas para a transposição do plano teórico para o plano de atuação através de um maior foco na	A ENMAP 2030 apresenta sinergia com a ENAAAC por permitir promover o incremento das deslocações a pé enquanto forte contribuidor para a redução da intensidade carbónica associada à mobilidade. O combate às alterações climáticas também se concretiza



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
			implementação eficiente de medidas de adaptação às alterações climáticas e promovendo a sua integração nas diversas políticas setoriais e nos programas e planos territoriais.	pela redução das distâncias e pela implementação de políticas de proximidade e de densificação, onde o andar a pé detém um papel primordial.
N	ENPAF	2016	A ENPAF tem como missão contribuir na criação, implementação e desenvolvimento de condições para que todas as pessoas residentes em território nacional reconheçam as vantagens, para a saúde, de adotarem comportamentos fisicamente ativos e para que todos, independentemente das suas condições de saúde, económicas, demográficas ou sociais, tenham a possibilidade de ter um estilo de vida ativo.	A ENMAP 2030 articula-se com a ENPAF na medida em que promove os modos ativos, com foco primordial no andar a pé, não somente como modo de deslocação não poluente, mas também como promotor de um estilo de vida saudável e ativo.
N	ENAR 2020	2016	A ENAR teve como objetivo promover a melhoria	A ENMAP 2030, ao fomentar o andar a pé, apresenta



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
			da qualidade do ar para a proteção da saúde humana, qualidade de vida dos cidadãos e preservação dos ecossistemas.	estreita relação com a ENAR por permitir reduzir a emissão de GEE para a atmosfera, promovendo a melhoria da qualidade do ar, e, como consequência, a melhoria da saúde pública e da qualidade ambiental.
N	ENEA 2020	2017	A ENEA tem teve como objetivo estabelecer um compromisso colaborativo, estratégico e de coesão na construção da literacia ambiental em Portugal que, através de uma cidadania inclusiva e visionária, tenha contribuído conduza para uma mudança de paradigma civilizacional, traduzido em modelos de conduta sustentáveis em todas as dimensões da atividade humana.	A ENMAP 2030 incorpora um conjunto robusto de propostas em matéria de formação e sensibilização de públicos que, pela estreita correlação entre a mobilidade sustentável, com especial ênfase na mobilidade pedonal, e a educação ambiental, poderão sair beneficiadas. Esta articulação permitirá o aumento da literacia em matéria de mobilidade sustentável, expondo a sua relação direta e impacto positivo em matéria ambiental e de saúde pública.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
N	PAEC	2017	O PAEC teve como objetivo promover a economia circular assente na produção e eliminação de resíduos e nos conceitos de reutilização, reparação e renovação de materiais e energia.	A ENMAP 2030 estabelece sinergias com o PAEC por promover os princípios de economia circular em meio urbano, nomeadamente as cadeias curtas de produção, distribuição e consumo, a economia colaborativa e de partilha, a promoção da implementação de corredores ecológicos e superfícies verdes, entre outros.
N	PPPCA	2018	O PPPCA teve como objetivo operacionalizar uma intervenção abrangente, identificando grupos e fatores de risco, medidas para a sua mitigação, agentes envolvidos e as ferramentas necessárias às intervenções, consubstanciando uma melhor relação custo/benefício.	A ENMAP 2030 estabelece relação com o PPPCA por auxiliar na promoção da melhoria das condições de segurança nas deslocações dos peões em meio urbano, com vista à redução do número e gravidade dos atropelamentos, seja através da concretização de medidas físicas em articulação com os municípios, seja através de campanhas de sensibilização.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
N	ENMAC 2020-2030	2019	A ENMAC 2020-2030 pretende dar um contributo para a descarbonização da mobilidade, favorecendo opções de deslocação mais sustentáveis como a utilização da bicicleta. Simultaneamente, pretende maximizar os benefícios para a saúde dos cidadãos, proporcionando-lhes hábitos de vida mais saudáveis.	A ENMAP 2030 comunga dos desígnios da ENMAC 2020-2030 na beneficiação da mobilidade ativa em detrimento do transporte individual motorizado, agindo agir concertadamente nos domínios que influenciam a mobilidade, desde o urbanismo e uso do solo aos transportes.
N	PNPOT	2019	O PNPOT é o instrumento de topo do sistema de gestão territorial, define objetivos e opções estratégicas de desenvolvimento territorial e estabelece o modelo de organização do território nacional. Constitui-se como o quadro de referência para os demais programas e planos territoriais e como um instrumento orientador das estratégias com	A ENMAP 2030 enquadra-se nos desígnios do PNPOT por incentivar um modelo de organização do território mais compacto, de proximidade, contribuindo para a descarbonização da sociedade e para a promoção da utilização de modos sustentáveis de deslocação.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
			incidência territorial.	
N	RNC 2050	2019	O RNC pretende promover a descarbonização da economia e a transição energética visando a neutralidade carbônica em 2050, enquanto oportunidade para o país, assente num modelo democrático e justo de coesão territorial que potencie a geração de riqueza e o uso eficiente de recursos.	A ENMAP 2030 permite alavancar e acelerar a concretização dos objetivos do RNC por contribuir para a descarbonização da mobilidade, ampliando as possibilidades de utilização dos modos ativos para as deslocações de curta distância, possibilitando a redução da poluição atmosférica e sonora, a melhoria da saúde pública e da qualidade do ambiente urbano.
N	PNEC 2030	2020	O PNEC tem como objetivo promover a descarbonização da economia e a transição energética visando a neutralidade carbônica em 2050, enquanto	A ENMAP 2030 auxiliará no alcance dos objetivos definidos no PNEC na medida em que promoverá a mobilidade ativa e a adoção de comportamentos mais



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
			oportunidade para o país, assente num modelo democrático e justo de coesão territorial que potencie a geração de riqueza e uso eficiente de recursos.	eficientes, com benefícios para a redução do consumo energético, por via do aumento da quota de deslocações pedonais, e induzirá comportamentos mais eficientes.
N	PNI	2020	O PNI materializa investimentos estruturantes, de promoção pública ou privada, em quatro áreas temáticas (Transportes e Mobilidade, Ambiente, Energia e Regadio), enquadrados em políticas públicas no horizonte temporal da próxima década, de 2021 a 2030.	A ENMAP 2030 apresenta articulação com o PNI enquanto instrumento programador do conjunto de investimentos previstos para a promoção dos modos ativos e, também, cujos objetivos centrais se relacionam com a redução da emissão de GEE, da sinistralidade, do número de automóveis em circulação, do sedentarismo, entre outros.
N	ENIPD	2021	A ENIPD tem como objetivo promover o respeito e garantia da dignidade humana da pessoa com deficiência, da sua autonomia, independência e	A ENMAP 2030 apresenta estreita relação com a ENIPD por incentivar o modo pedonal enquanto primordial para todo e qualquer cidadão, promovendo a



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
			autodeterminação, da participação em todos os domínios da vida, da promoção da igualdade, equidade e não discriminação nas suas diversas dimensões, incluindo discriminações múltiplas, e pelo respeito pela diferença e diversidade.	construção de territórios mais humanizados, com maior qualidade do ambiente urbano, acessíveis a todos, seguros e confortáveis, mesmo para aqueles com mobilidade condicionada.
N	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030	Em elaboração	A Visão Zero 2030 tem como objetivos definir a visão de longo prazo da política de segurança rodoviária e estabelecer os objetivos estratégicos e operacionais, incluindo planos de ação bienais.	A ENMAP 2030 estabelece sinergias com a Visão Zero 2030 por pugnar pela melhoria das condições de segurança nas deslocações em meio urbano. A adoção do sistema seguro permitirá, por via da alteração da infraestrutura, reduzir as velocidades de circulação onde ocorrem mais acidentes (dentro das localidades), aumentar a perceção de segurança dos utilizadores do espaço público e, assim, promover, entre outros, um



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
				aumento das deslocações a pé.
N	Sistema Universal de Apoio à Vida Ativa (PRR: RE-C01-i09)		A implementação do Sistema Universal de Apoio à Vida Ativa — SUAVA potenciará a generalização da prática regular da atividade física através da implementação de uma campanha nacional e de uma plataforma tecnológica para promover a atividade física, aumentando o conhecimento dos cidadãos sobre os benefícios da prática regular de atividade física, em todas as idades e de acordo com a sua capacidade, visando o incentivo à adoção de um estilo de vida mais saudável; do alargamento do Desporto Escolar à comunidade, fomentando a mobilidade ativa, desde as idades mais jovens e ao longo da vida,	A promoção de estilos de vida ativos e saudáveis, em todas as idades, concorre de forma primordial para as diversas formas de mobilidade ativa, nomeadamente a ciclável e a pedonal. Tratando-se de um projeto que potencia a atividade física em diversos contextos permitirá alcançar uma elevada faixa da população.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
			e a prática desportiva em contexto familiar, como meio de promoção do sucesso dos alunos e de estilos de vida mais saudáveis; e do incentivo à prática de atividade física em contexto laboral, fomentando a implementação de medidas que facilitem e estimulem a atividade física.	
I	Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência	2006	A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência é um instrumento internacional de direitos humanos das Nações Unidas cuja finalidade é promover, proteger e garantir o pleno e igual gozo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente.	Portugal dispõe, desde 2021, de uma Estratégia Nacional para a Inclusão das Pessoas com Deficiência, para o período 2021-2025, que se encontra devidamente articulada com a Convenção das Nações Unidas. Neste sentido, o alinhamento da ENMAP 2030 em matéria de construção de territórios mais humanizados, acessíveis, seguros e confortáveis para todos, com especial relevância para as pessoas com mobilidade



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
				condicionada, encontra-se estabelecido.
I	Acordo de Paris 2050	2015	O Acordo de Paris estabelece os objetivos de longo prazo para contenção do aumento da temperatura média global a um máximo de 2°C acima dos níveis pré-industriais, com o compromisso, por parte da comunidade internacional, de prosseguir todos os esforços para que esse aumento não ultrapasse 1,5°C.	Portugal dispõe, desde 2019, de um Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 perfeitamente alinhado com o Acordo de Paris. Neste sentido, o alinhamento da ENMAP 2030 com o Acordo de Paris em matéria de descarbonização, encontra-se assegurado neste quadro de interação coordenada.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
I	Agenda 2030 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU	2015	A Agenda 2030 é uma agenda alargada e ambiciosa que aborda várias dimensões do desenvolvimento sustentável (social, económico, ambiental) e que promove a paz, a justiça e instituições eficazes. Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) definem as prioridades e aspirações globais para 2030 e requerem uma ação à escala mundial de governos, empresas e sociedade civil para erradicar a pobreza e criar uma vida com dignidade e oportunidades para todos, dentro dos limites do planeta.	A mobilidade sustentável pode contribuir para o cumprimento da totalidade dos 17 ODS definidos pela ONU. No que concerne à ENMAP 2030, ela encontra-se devidamente articulada com a Agenda 2030, apresentando um forte contributo para os seguintes objetivos: 1. Erradicação da pobreza; 3. Boa saúde e bem-estar; 5. Igualdade de género; 7. Energia acessível e limpa; 10. Redução das desigualdades; 11. Cidades e comunidades sustentáveis; 13. Combate às alterações climáticas;



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
				15. Vida sobre a terra.
I	PEE	2019	O Pacto Ecológico Europeu tem como objetivo transformar a UE numa economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, garantindo que as emissões líquidas de GEE sejam nulas em 2050, que o crescimento económico esteja dissociado da utilização de recursos e que ninguém, nem nenhuma região, seja deixado para trás.	Portugal dispõe, desde 2019, de um Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC 2050) alinhado com o Acordo de Paris. Tanto o RNC como o PEE apresentam como inspiração as disposições emanadas do Acordo de Paris pelo que se encontram em sintonia nos fins a atingir. Neste sentido, o alinhamento da ENMAP 2030 com o PEE faz-se sentir mais vincadamente no que concerne à aceleração da transição



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
				para a mobilidade sustentável e inteligente, onde se inclui a promoção do andar a pé.
I	Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente UE2050	2020	A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente vem estabelecer as bases para um sistema de transportes da UE capaz de concretizar a sua transformação ecológica e digital e tornar-se mais resiliente a futuras crises.	A ENMAP 2030 encontra-se alinhada com a estratégia europeia de mobilidade por contribuir fortemente para a utilização de modos de deslocação mais sustentáveis, com emissões nulas de GEE, fomentando a mobilidade ecológica, a baixo custo e acessível a pessoas com mobilidade condicionada.
I	New European Bauhaus beautiful sustainable together	2020	O <i>New European Bauhaus</i> é uma iniciativa criativa e interdisciplinar que proporciona um espaço de encontro para conceber futuros modos de vida, situada na encruzilhada entre a arte, a cultura, a inclusão social, a ciência e a tecnologia, que visa	A ENMAP 2030 apresenta sinergia com o <i>New European Bauhaus</i> pela aposta na sustentabilidade dos sistemas de mobilidade urbana, assente no incremento das deslocações a pé enquanto forte contribuidor para a redução da pegada de carbono associada à mobilidade,



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
			aproximar o Pacto Ecológico dos territórios e mobilizar um esforço coletivo para imaginar e construir um futuro sustentável, inclusivo e belo.	e na aposta na inclusão através do reforço da acessibilidade dos espaços urbanos, alicerçada em espaços públicos de excelência para todos.
I	Quadro Europeu de Mobilidade Urbana	2021	O Quadro Europeu de Mobilidade Urbana estabelece um conjunto de medidas e iniciativas comuns para as cidades europeias, assente no desígnio da potenciação da mobilidade sustentável, através da redução de GEE e na melhoria dos sistemas de transporte para, no interior e em redor das cidades, incluindo a eficiência das entregas domiciliárias e de mercadorias.	A ENMAP 2030, ao fomentar o andar a pé, apresenta estreita relação com o Quadro Europeu de Mobilidade Urbana por promover a mobilidade ativa enquanto centro nevrálgico das cadeias de mobilidade urbana, valorizando a importância da elaboração de planos de mobilidade urbana sustentável na concertação de uma visão holística para as cidades.
I	Pacto Climático de Glasgow	2021	O Pacto Climático de Glasgow reafirma o objetivo de limitar o aumento da temperatura a 1,5°C acima dos valores da era pré-industrial, aludindo à necessidade	Portugal dispõe, desde 2019, de um Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, com objetivos comuns face ao Pacto Climático de Glasgow. Neste contexto, a



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
			de reduzir as emissões de dióxido de carbono em 45% até 2030, em comparação com os valores de 2010, tendo em vista a neutralidade de CO2 até 2050	ENMAP 2030 encontra-se perfeitamente alinhada com o Pacto Climático de Glasgow em matéria de descarbonização, reforçando a preponderância da mobilidade ativa na neutralidade carbónica dos sistemas de mobilidade.
I	Declaração de Viena (<i>Vienna Declaration: Transforming to clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport for happiness and prosperity for all</i>)	2021	A Declaração de Viena vem reforçar a necessidade de desenvolver uma estratégia pan-europeia abrangente sobre transporte, saúde e meio ambiente, incluindo um caminho claro para sua implementação, tendo em perspectiva a objetivação de um sistema de transportes e mobilidade sustentáveis, acessíveis e inclusivos, seguros, saudáveis e resilientes.	A ENMAP 2030 vincula os seus desígnios com a Declaração de Viena na persecução da potenciação da mobilidade ativa enquanto elo de ligação entre os sistemas de transporte, a saúde, o ambiente e o ordenamento do território, tendo em vista os objetivos de desenvolvimento sustentável e as metas de ação climática.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
I	Pan-European Master Plan for Cycling Promotion (<i>The PEP</i>)	2021	O <i>The PEP</i> visa a promoção da mobilidade ciclável e estabelece um conjunto de objetivos e metas a concretizar até 2030, tendentes à promoção da mobilidade ciclável enquanto potenciador de melhores condições ambientais, de saúde e segurança, maior inclusão social e prosperidade económica e melhoria geral na qualidade de vida dos cidadãos pan-europeus.	A ENMAP 2030 apresenta articulação com o <i>The Pep</i> enquanto instrumento catalisador da promoção dos modos ativos e, também, cujos objetivos centrais se relacionam com a valorização generalizada da qualidade de vida e do ambiente urbano.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

ANEXO 4

NUTS II	Período	Modo Pedonal	Transporte Coletivo	Automóvel Ligeiro	Outros	Total
Norte	2001	611.069	520 890	969 055	90 794	2 191 808
	2011	346.919	389 964	1 276 600	37 548	2 051 031
	Variação	-43%	-25%	32%	-59%	-6%
Centro	2001	314.520	225 596	681 252	85 073	1 306 441
	2011	176.364	164 868	865 080	40 006	1 246 318
	Variação	-44%	-27%	27%	-53%	-5%
Lisboa e Vale do Tejo	2001	328.320	582 342	703 420	44 245	1 658 327
	2011	256.589	492 005	904 417	20 581	1 673 592
	Variação	-22%	-16%	29%	-53%	1%
Alentejo	2001	128.047	70 093	195 206	20 042	413 388
	2011	87.220	48 792	250 334	7 889	394 235
	Variação	-32%	-30%	28%	-61%	-5%



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Algarve	2001	67.034	31 985	118 183	13 530	230 732
	2011	55.338	25 173	163 126	6 275	249 912
	Variacão	-17%	-21%	38%	-54%	8%
Total	2001	1.448.990	1 430 906	2 667 116	253 684	5 800 696
	2011	922 430	1 120 802	3 459 557	112 299	5 615 088
	Variacão	-36%	-22%	30%	-56%	-3%

Variacão do meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (N.º), entre 2001 e 2011, por NUTS II

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Censos 2001 e 2011