



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023

*Sumário:* Aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 e determina a criação de um grupo de projeto para a sua implementação.

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 e da sua descarbonização.

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 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 micromobilidade.

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.

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.

Pela transversalidade da matéria que aborda, a elaboração da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 contou com a participação de um conjunto alargado de entidades e foi sujeita a consulta pública que permitiu recolher contributos que foram incorporados na versão final.

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 — Cometer a implementação da ENMA a uma estrutura de coordenação e gestão, que inicialmente adota a forma de Grupo de Projeto, cuja missão é posteriormente prosseguida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), na estrutura orgânica a ser definida para o efeito.

4 — Determinar que a articulação e coordenação política nesta matéria é feita pela Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa (CIMA).

5 — 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.

6 — Fixar como objetivos do GPMA:

a) Apresentar até 31 de dezembro de 2023 uma proposta fundamentada sobre a articulação das componentes ciclável e pedonal, bem como os mecanismos de monitorização da implementação da ENMA;



b) 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;

c) 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;

d) Identificar insuficiências do quadro normativo aplicável e oportunidades de melhoria, assim como apresentar propostas de alteração normativa previamente articuladas com entidades relevantes;

e) 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;

f) 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.

7 — 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 IMT, I. P., por despacho do membro do Governo responsável pela área da mobilidade urbana.

8 — 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.

9 — Determinar que os encargos orçamentais e o apoio logístico e administrativo decorrentes da criação e funcionamento do GPMA são suportados pelo IMT, I. P. e por verbas inscritas no seu orçamento, designadamente as previstas no Orçamento do Estado para a implementação das estratégias de mobilidade ativa.

10 — 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.

11 — 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.

12 — Estabelecer que o GPMA termina o seu mandato a 31 de dezembro de 2025.

13 — 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, da habitação e da coesão territorial, e que a CIMA reúne uma vez por ano ou, sempre que tal se mostre necessário, é convocada pela tutela responsável pela área da mobilidade ativa.

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.

6 — Determinar que a RPF reúne semestralmente ou sempre que se justifique tal necessidade, sendo convocada para o efeito pelo GPMA, que coordena, 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, e que o Conselho Consultivo reúne uma vez por ano ou sempre que se verifique essa necessidade, sendo convocado para o efeito pelo GPMA,

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.»

14 — 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.

15 — Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 1 de junho de 2023. — Pelo Primeiro-Ministro, *Mariana Guimarães Vieira da Silva*, Ministra da Presidência.

## 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 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.

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 arquitetónicas, do sentimento de insegurança rodoviária e da ausência de iluminação noturna, o que desmotiva o ato mais democrático de mobilidade das pessoas: 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 de andar a pé e contribuir para o desenvolvimento articulado de medidas a diferentes escalas. A concretização de muitas destas medidas deverá ser 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.

A ENMAP 2030 pretende reforçar o compromisso, não somente com a promoção do ato de 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 2021, 15,7 % dos movimentos pendulares são realizados a pé, sendo que a escolha modal preferencial (67,7 %) continua a ser o automóvel.

De acordo com a Comissão Europeia, em 2018, 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 3676 ocorrências, o equivalente estatístico a 13,3 % do quantitativo anual de sinistralidade registado. Dentro das localidades (3548 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 andar a pé com conforto e segurança.

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. Nesse sentido, destaca-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 intersectorial 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 de 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 da ENMAP 2030 será determinante.

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 pelas Estratégias Nacionais para a Mobilidade Ativa Ciclável e Pedonal. Também a Rede de Pontos Focais para a Mobilidade Ativa deverá integrar todas as entidades responsáveis pela execução das medidas das duas estratégias.

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. 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.

## 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.

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 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 de 2020, 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 elaboração da ENMAP 2030 privilegiou 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 ENMAP 2030, que a seguir se apresenta, encontra-se organizada em quatro partes:

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 críticos 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 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.

## PARTE 1

### Contexto histórico e contemporâneo

Andar a pé é o ato mais óbvio que praticamos para nos deslocarmos e foi, ao longo da 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 e às 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.

### 3 — Razões para promover a mobilidade pedonal

Segundo John Butcher, Fundador da 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 cêntimo. 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 ato de andar a pé, enquanto forma de deslocação universal, contribui para a prossecução de objetivos coletivos benéficos para a sociedade, nomeadamente por: promover a cidadania, melhorar a qualidade de vida, contribuir para a melhoria do ambiente, fortalecer a economia e criar emprego, fazer bem à saúde e valorizar a igualdade de género.



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

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 e privacidade e conferiam estatuto social. Andar a pé foi assim um ato natural alterado por um novo modo de vida que emergiu nas últimas décadas.

Esta alteração deveu-se às mudanças 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, conseqüentemente, em parte, o acesso universal ao lugar e ao território fossem também diminuídos.

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

Não há dúvidas do potencial de sociabilidade que o ato de andar, em si, encerra. A natureza humana tende a promover encontros 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 aumenta 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.

No âmbito da educação, da cidadania e da interação social, os resultados desejados deverão ser 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, incluindo o envolvimento e a participação de crianças e jovens;

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 distân-



cia 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.

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.

Importa 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 deslocar-se nas redes pedonais, 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 andar a pé.

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 a relação «casa-trabalho-escola-lazer» seja consequente e eficaz, proporcionando e potenciando a deslocação a pé.

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. O recurso a metodologias e instrumentos de gestão da mobilidade, designadamente restrições de acesso aos centros urbanos, poderá ajudar na melhoria da qualidade urbana e na promoção da mobilidade pedonal.

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

Da integração dos usos do solo, de acordo com o princípio da «cidade dos 15 minutos», disponibilizando atividades quotidianas de comércio, serviços, equipamentos coletivos e espaços verdes a uma distância aceitável. A reconversão de espaços com usos obsoletos ou de edifícios (no todo ou em parte) poderá constituir-se como uma solução em áreas consolidadas;

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 acessíveis a pessoas com mobilidade condicionada, nomeadamente 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, 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 aprazibilidade 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 andar a pé, bem como elementos de orientação para pessoas com deficiência.

### O ambiente e as alterações climáticas

Por uma maior qualidade ambiental

Os eventos decorrentes do aquecimento global têm vindo a acentuar-se. 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 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 combustíveis fósseis, 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.

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.

Neste contexto, as deslocações realizadas a pé ou de bicicleta constituem opções racionais do ponto de vista energético, ao consumirem menos recursos do que o transporte motorizado individual, tornando o transporte de pessoas e bens mais eficiente e com maiores benefícios para a saúde pública e individual. Adicionalmente, enquanto a produção de um automóvel emite várias toneladas de CO<sub>2</sub>, produzir uma bicicleta e assegurar a sua manutenção consome escassos recursos.

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. No âmbito ambiental e de combate às alterações, os resultados desejados deverão ser 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 incremento 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 nas escalas 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. Alves em *The Walker and The City: Forward*, 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.

Este tipo de comércio introduz uma 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.

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 as suas Estratégias Locais de Habitação, que privilegia no seu financiamento a disponibilização de habitações através da reabilitação do edificado.

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.

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.

No contexto do turismo de cidade refira-se a calçada portuguesa artística. Trata-se de um património identitário nacional que contribui para a valorização estética e ambiental dos espaços urbanos, dotando-os de personalidade, de arte e história. Contudo, a calçada portuguesa coloca diversos desafios à mobilidade pedonal, ao nível do conforto e segurança, em particular pela falta de soluções antiderrapantes, pelo que o seu uso deve ser feito de forma cuidada e criteriosa.

Andar a pé potencia também 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*, do Turismo de Portugal, agrega uma diversidade de percursos e programas livres e/ou organizados por empresas, com guias especializados e que 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 deverão ser alcançados através:

Da dinamização do comércio de rua e demais funções de proximidade, com o conseqüente 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.

#### **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 crescentes 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 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.

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 deverão ser 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 andar a pé quotidianamente apresente benefícios;

Da prevenção e controlo da obesidade que se verifica em todas as faixas etárias das sociedades contemporâneas, através da redução do sedentarismo e da 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;

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 ato de 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 (10 343 066 habitantes de acordo com os Censos de 2021) e o número de detentores de habilitação legal para a condução (6 618 597 condutores), verifica-se que 64 % da população portuguesa possui carta de condução, sendo a maioria dos encartados do sexo masculino (56 %) (figura 1).

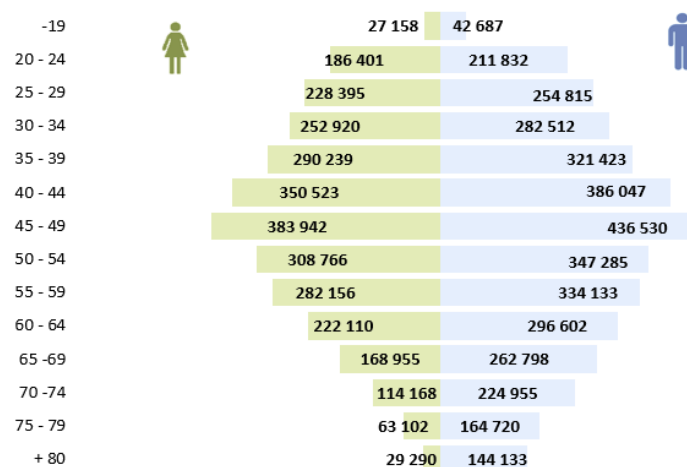


Figura 1 — Número de condutores por género (janeiro de 2023)

Fonte: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, 22 de fevereiro de 2023

Possuir carta de condução amplia o leque de opções de mobilidade e influencia a escolha pelo transporte individual. O facto de a 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 feito a 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, 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 realizem 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.

A relação entre a mobilidade pedonal e o transporte público é simbiótica. O aumento da procura do transporte público contribui para o aumento dos níveis de mobilidade pedonal, sendo que andar a pé funciona como ligação entre as diferentes etapas de uma deslocação, promovendo assim a 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 da igualdade de género, do acesso e da segurança, os resultados desejados deverão ser 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, tendo em conta as condições físicas, sensoriais e cognitivas de cada pessoa;

Da melhoria da segurança rodoviária e pessoal.

### 3.1 — Porquê uma estratégia nacional?

De acordo com António Guilherme Almeida, em *Os Desafios das Cidades: Contributos da Gestão, Marketing e Planeamento Estratégicos* (2013), a definição de uma estratégia nacional com a especificidade da mobilidade pedonal vem reforçar a importância de 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 ENMAP 2030 impõe-se no quadro de uma coesão territorial capaz de combater assimetrias sociais, económicas, ambientais, culturais e territoriais, sem prejuízo das idiosincrasias locais. É desta forma que a Estratégia deve ser entendida, como um processo e não como um produto.

A ENMAP 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 implica a sua implementação ao nível local, não deixando, porém, de se revestir da maior importância a existência de uma estratégia de escala nacional que enquadre, apoie e contribua para a articulação da multiplicidade de atores envolvidos.

### 3.2 — Estratégias nacionais e locais de promoção da mobilidade ativa

O atual estado de desenvolvimento de estratégias de promoção da mobilidade ativa, em diversos países (anexo 1), evidencia as diferenças existentes 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 destaque, 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.

#### 3.2.1 — *Benchmarking*

O método de desenvolvimento da primeira estratégia nacional de mobilidade pedonal, 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, destacando-se o potencial inerente ao 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, destacando-se, também, os países da Europa Central como o epicentro do planeamento da mobilidade ativa na Europa (anexo 2).

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, destaca-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 deslocamentos quotidianos, 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 da 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, nas estratégias da Alemanha, Áustria, Finlândia e Reino Unido.

### 3.3 — Diagnóstico

#### 3.3.1 — O que está a Europa a fazer para promover 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 realça a necessidade de uma redução de 90 % nas emissões de GEE provenientes do setor dos transportes até 2050, apontando para a necessidade de uma mudança sistémica nas cadeias de mobilidade, alicerçada em 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, de 2021, que preconiza 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.

A mobilidade pedonal deve ser o centro nevrálgico dos sistemas de mobilidade multimodais, com particular enfoque para as etapas inicial e final das deslocações. 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 %).

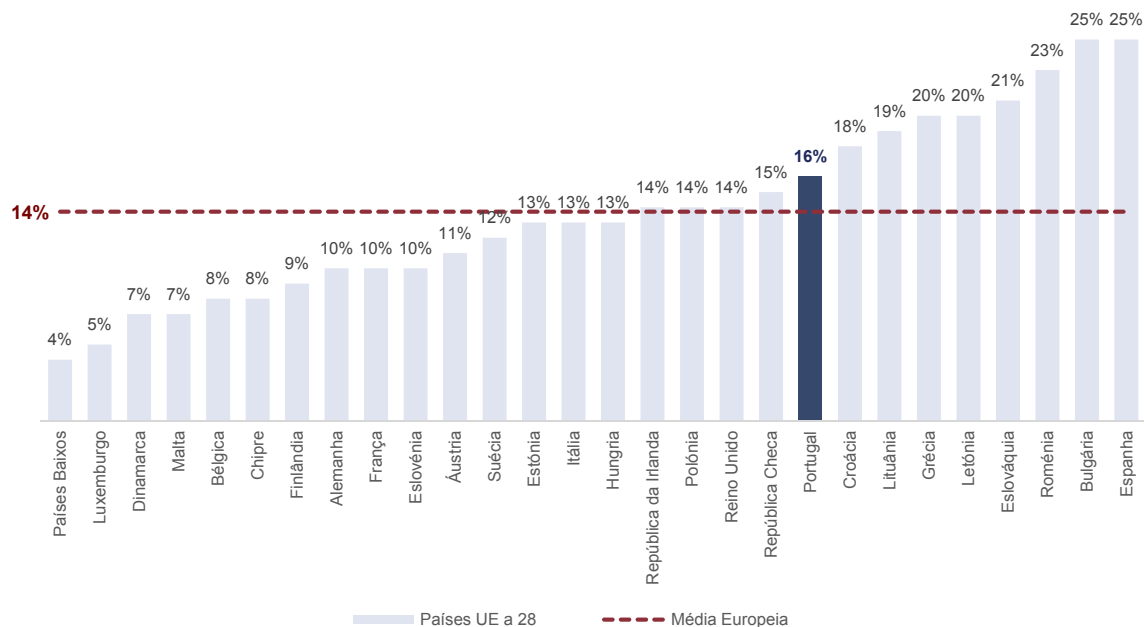


Gráfico 1 — Percentagem da população que opta pelo modo pedonal como principal modo de transporte

Fonte: Eurobarómetro 422a, 2014

A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro, publicada pela Comissão Europeia em dezembro de 2020, aponta a priorização da definição de um plano de ação 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.

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 foi 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 de Ação Global sobre Atividade Física: pessoas mais ativas para um mundo mais saudável, 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 significativa de CO<sub>2</sub>, 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.

### 3.3.2 — Instrumentos de política internacional e nacional

A ENMAP 2030 pretende reforçar o compromisso, não somente com a matéria específica da promoção do ato de 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 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:

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;  
Declaração de Viena «Vienna Declaration: Transforming to clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport for happiness and prosperity for all»;  
Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) — Pan-European Master Plan for Cycling Promotion;  
Plano da UE Poupar Energia;

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 2017-2020 (PAEC);  
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);  
Sistema Universal de Apoio à Vida Ativa (SUAVA) — Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) — Investimento RE-C01-i09;  
Programa Nacional de Desporto para Todos;  
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.

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.

### 3.3.3 — 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 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, no período intercensitário 2001-2021, 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, e faz deslocações diárias entre o local de residência e os locais de trabalho ou estudo. Desta forma não são considerados os percursos efetuados a pé antes ou depois da principal etapa da deslocação, realizada em modos motorizados.

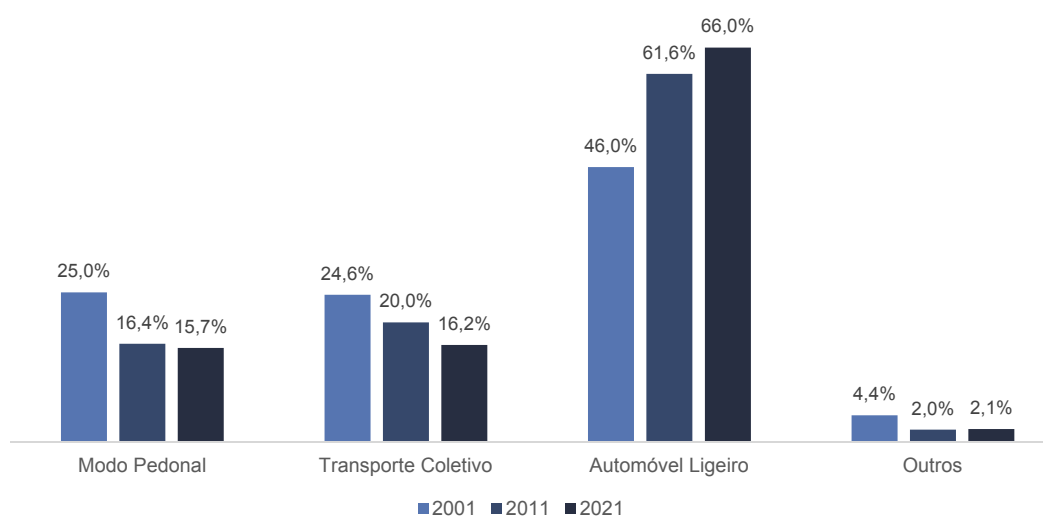


Gráfico 2 — Evolução da distribuição modal em Portugal entre 2001 e 2021

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Censos 2001, 2011 e 2021

De acordo com os Censos de 2021, 15,7 % dos movimentos pendulares são realizados a pé, sendo que a escolha modal preferencial (66 %) continua a ser o automóvel.

A crescente utilização do transporte individual motorizado verifica-se no número de movimentos pendulares realizados com recurso ao automóvel em todas as regiões (NUTS II) do Continente, considerando o período intercensitário 2001-2021, sendo o incremento máximo registado no Norte (35 %). O modo pedonal e os transportes coletivos registaram uma perda significativa, sendo as quebras do modo pedonal mais evidentes nas regiões Norte (55 %) e Centro (51 %) (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 em 2017, sendo a utilização do transporte individual motorizado dominante enquanto meio principal.

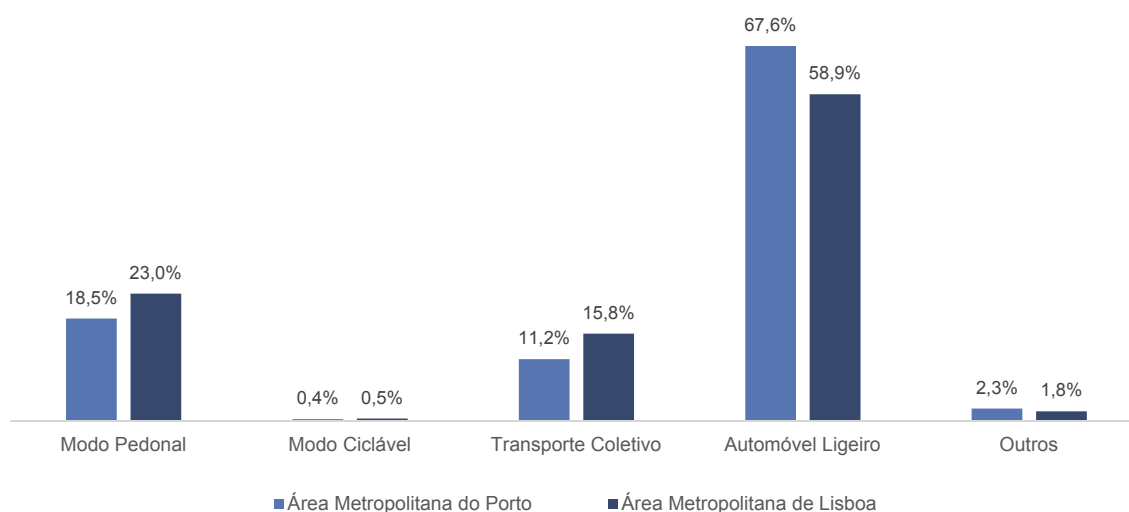


Gráfico 3 — Distribuição das deslocações por meio de transporte principal, dos residentes nas Áreas Metropolitanas

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.

Os dados dos Censos de 2021 revelam que 51,7 % dos movimentos pendulares da população empregada têm uma duração de até 15 minutos, 30,4 % demoram entre 16 e 30 minutos, 14 % entre 31 e 60 minutos e 3,9 % demoram mais de uma hora. Entre a população estudante, 59,7 % faz um percurso com uma duração até 15 minutos, 28 % demoram entre 16 e 30 minutos, 9,1 % entre 31 e 60 minutos e 3,3 % demoram mais de uma hora.

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 conseqüente distanciamento dos locais de residência face ao emprego ou a outras atividades geradoras de deslocações.

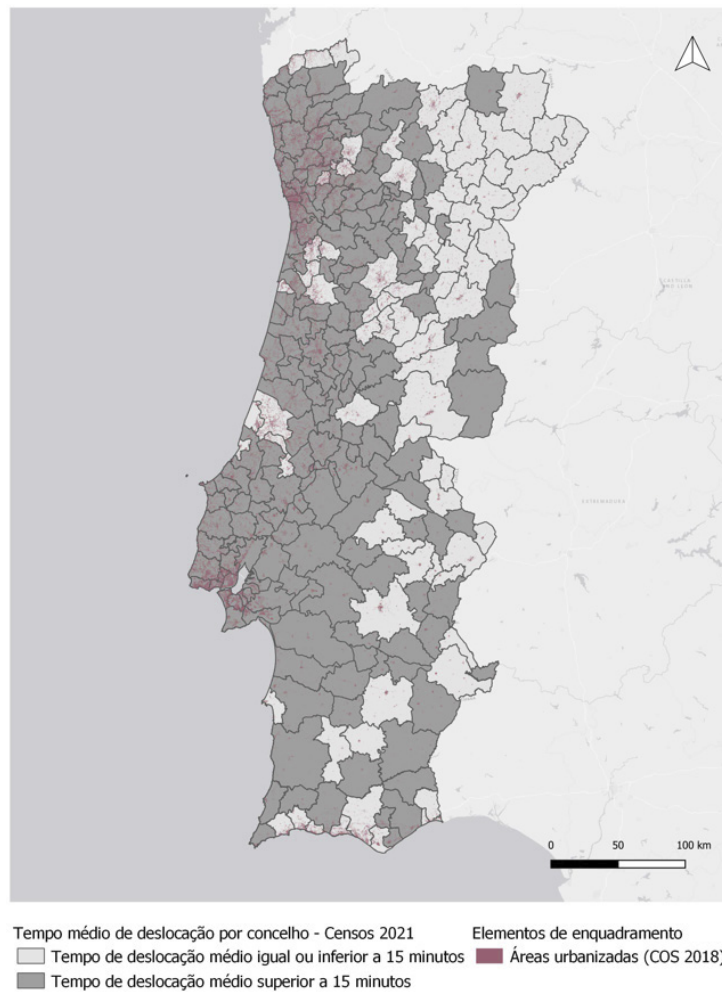


Figura 2 — Tempo médio declarado na deslocação para o local de trabalho ou estudo, em 2021

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Censos 2021

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 motorizado estão profundamente enraizados na população, sendo alicerçados num 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.

Atuar sobre a sinistralidade rodoviária é igualmente importante, uma vez que, de acordo com a Comissão Europeia, em 2018 Portugal apresentava uma taxa de mortalidade por atropelamento (número de mortos por milhão de habitantes) de 15,8, superior à média europeia (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 3676 ocorrências, o equivalente estatístico a 13,3 % do quantitativo anual de sinistralidade registado. Dentro das localidades (3548 atropelamentos em 2020) a expressão deste tipo de acidente ascendeu a 16 % do total.

Considerando os dados acumulados de 2016 a 2020, o Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos, da ANSR, 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 e priorização do tráfego pedonal sobre o rodoviário.

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
<b>Subtotal cumprindo as regras de circulação</b>	<b>473</b>	<b>45,7</b>	<b>1.581</b>	<b>57,0</b>	<b>20.811</b>	<b>63,4</b>	<b>22.865</b>	<b>62,4</b>
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
<b>Subtotal não cumprindo as regras de circulação</b>	<b>561</b>	<b>54,3</b>	<b>1.194</b>	<b>43,0</b>	<b>12.029</b>	<b>36,6</b>	<b>13.784</b>	<b>37,6</b>
<b>Total<sup>11</sup></b>	<b>1.034</b>	<b>100</b>	<b>2.775</b>	<b>100</b>	<b>32.840</b>	<b>100</b>	<b>36.649</b>	<b>100</b>

Figura 3 — Peões vítimas segundo a ação (dentro e fora das localidades), 2010 a 2016

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 e 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.

O alinhamento e articulação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária Visão Zero 2030, em elaboração, com a ENMAP, afigura-se fundamental para alcançar metas de redução da sinistralidade rodoviária envolvendo peões de 25 % até 2026 e 50 % até 2030.

No modelo de povoamento disperso e difuso, característico da ocupação de uma parte substancial do território continental, 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 deslocações.

O conceito de rua tem vindo a ser alterado nos últimos anos, tendo esta passado a ser não só um local de atravessamento, trajeto ou 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 e a amenidade térmica conferida pela estrutura ecológica, garantindo mais sombra, conforto térmico e psicológico.

### 3.4 — Análise SWOT do modo pedonal

#### Fatores internos

Forças	Fraquezas
Modo de deslocação universal e sem custos para o utilizador.	Défi ce de acessibilidade universal.
Competitivo em curtas distâncias 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.
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.	Défi ce 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 devido à dispersão territorial de polos geradores/atratores de deslocações
Crescimento de massa crítica para a adesão aos modos ativos.	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.
Disponibilidade de fundos europeus (ex. regeneração urbana, mobilidade sustentável).	Reduzido investimento público na otimização das redes pedonais.
Reorganização das redes de transporte coletivo resultante do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros.	Ciclos curtos de pandemias e endemias reduzem a procura e utilização do transporte público.

### 3.5 — Uma estratégia participada

#### 3.5.1 — 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 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 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.

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.

### 3.5.2 — 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 de 2020, 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](mailto: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 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 e proceder à recolha de dados, à sua sistematização e disponibilização pública para o apoio mais informado na tomada de decisão.

## PARTE 2

### Visão, missão, metas e fatores críticos de sucesso

#### 4 — Visão, missão, metas e fatores críticos de sucesso

##### 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

Alterar padrões de mobilidade

2021: deslocações pendulares pedonais (ano de referência INE, I. P.): 16 %.

2026: aumentar a quota modal das deslocações pedonais para 25 %.

2030: aumentar a quota modal das deslocações pedonais para 35 %.

Relativamente a esta meta, assumiu-se como valor de referência o valor relativo às deslocações pendulares pedonais determinado pelo INE, I. P., com base nos Censos 2021 (deslocações diárias entre o local de residência e os locais de trabalho ou estudo) por ser a melhor informação disponível atualmente. Contudo, admite-se que no decorrer da implementação da ENMAP possa ser definido, para esta meta, um indicador que melhor espelhe a evolução das deslocações em modo pedonal.

Transformar o espaço pedonal acessível a todos

2023-2024: definição de metodologia para a realização do 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.

2026: Incremento de 30 %.

2030: Incremento de 50 %.

Promover estilos de vida ativos e saudáveis — Diminuir o sedentarismo

2020 [ano de referência da Direção-Geral da Saúde (DGS)]: 46,4 %; (percentagem de cidadãos que afirmou passar mais de 7 horas por dia de tempo sentado, de acordo com o relatório do Programa Nacional para a Promoção da Atividade Física Portugal 2021).

2026: diminuição em 10 %.

2030: diminuição em 15 %.

##### 4.4 — Fatores críticos de sucesso

Os fatores críticos de sucesso (figura 4) são pontos-chave fundamentais para garantir o êxito da ENMAP 2030 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 conseqüente alcance das suas metas, missão e visão. Com efeito, impõe-se uma arti-

culação intersectorial das políticas públicas associadas à mobilidade pedonal bem como a sua articulação com os demais modos de transporte.

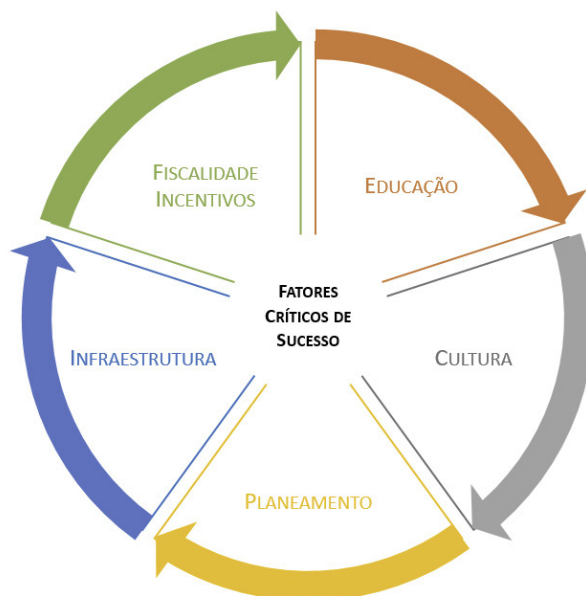


Figura 4 — Fatores críticos de sucesso

Fonte: elaboração própria.

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 e 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 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 andar a pé.

Da cultura

#### E da urgência na alteração de comportamentos

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 em adotar medidas que priorizem andar a pé nos territórios



por si administrados. Neste contexto, a proximidade das políticas nacionais e locais para a implementação das medidas, as contínuas 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 andar a pé.

A promoção do ato de andar a pé beneficiará com a criação de um elemento mediador, que contribua de forma empenhada para a melhoria das condições de mobilidade pedonal para todos, fomentando o diálogo, a articulação e as sinergias entre os utilizadores e os intervenientes na gestão do espaço público e do espaço rodoviário. A criação do Provedor Municipal do Peão, enquanto figura independente, acessível e imparcial, que preste um serviço gratuito e universal, garante de eficácia e eficiência no uso dos recursos disponíveis, agente das sugestões, informações e reclamações cívicas contra erros, arbítrios ou negligências praticadas, quer por entidades públicas quer privadas, poderá constituir-se como fator decisivo na sensibilização para o estímulo à mobilidade pedonal.

As campanhas publicitárias para aquisição de automóvel, conferindo-lhe um valor simbólico de juventude, autonomia, beleza e estatuto social, em todas as plataformas comunicacionais, apelam fortemente à sua constante utilização. Só contrapondo criativas e persistentes campanhas sobre o valor e a importância de andar a pé se poderá alcançar um equilíbrio nesta presença quotidiana.

#### Do planeamento

##### E da relação da mobilidade com o uso do solo

A UE privilegia a existência de planos de mobilidade urbana sustentável como figuras de planeamento adequadas para a promoção da mobilidade ativa e a sua integração e articulação com os demais modos de transporte.

A forma 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 releva 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, propiciar uma melhor integração destes fatores essenciais para a qualidade de vida dos cidadãos, tendo em consideração seis D essenciais: densidade, diversidade, *design*, destino, distância e demografia.

O projeto de espaço público é um ponto-chave para que andar a pé se possa realizar de forma segura, confortável, atrativa e universal. A conceção do espaço público deve ser assegurada por equipas multidisciplinares que incluam diferentes valências técnicas, assim como a participação dos cidadãos. 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.

#### Da infraestrutura

##### E da sua utilização em segurança

Para a segurança de andar a pé importa a existência de uma infraestrutura contínua, direta 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, 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. No mesmo documento são apresentados

os critérios para a definição de uma rede pedonal, nomeadamente: conectividade e adequabilidade; acessibilidade universal; segurança rodoviária; segurança pessoal; legibilidade; conforto; atratividade e convivialidade. É fundamental programar e eliminar barreiras arquitetónicas no espaço público e tornar a infraestrutura pedonal inclusiva. 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. O conforto e segurança proporcionados pelos materiais selecionados e o estado de conservação do pavimento 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 de andar a pé. O recurso a técnicas de acalmia de tráfego e a transformação física da infraestrutura e do ambiente envolvente são soluções técnicas capazes de contribuir para a moderação da velocidade.

Também os tempos de atravessamento das faixas de rodagem nas passagens para peões nem sempre são adequados ao perfil da via e às diferentes características dos peões, pelo que importa considerar a necessária adequação das soluções infraestruturais às funções de mobilidade/acessibilidade onde se inserem. A iluminação dos atravessamentos é igualmente fundamental para conferir segurança e visibilidade ao peão. A sinalização acústica adequada dos semáforos é fundamental para aumentar o grau de independência e segurança, assim como os mostradores de tempo entre mudança de sinal.

Considerando o aumento do número de veículos elétricos em circulação, cuja emissão de ruído é significativamente mais baixa, importa acautelar as condições adequadas à população com deficiência auditiva. Também a implementação de um sistema de sinalização, com informação sonora e tátil para o atravessamento de peões em segurança, é de elevada importância, sobretudo na população com deficiência visual. Acautelar estes aspetos é determinante para estimular andar a pé.

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 automóveis 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.

Outros aspetos a considerar são medidas, fiscais ou outras, dissuasoras da ocupação de lugares de estacionamento na via pública. O maior entrave à melhoria da infraestrutura pedonal é a pressão do estacionamento, pelo que importa definir uma política fiscal que contribua para a redução da oferta de estacionamento na via pública, designadamente a 2.ª e 3.ª motorização.

### **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 de andar a pé. No plano de ação são também identificadas as entidades responsáveis e as entidades envolvidas em cada medida, sendo possível a sua atualização, quando tal seja necessário e devidamente justificado.



VETOR ESTRATÉGICO	EIXO DE AÇÃO	MEDIDA	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
1. EDUCAÇÃO	1.1. CAPACITAÇÃO	1.1.1. DESENVOLVER A CAPACITAÇÃO E FORMAÇÃO CÍVICA DAS CRIANÇAS E DOS JOVENS	DGE	IPDJ INR EMPA
		1.1.2. ESTABELECEER PROGRAMAS DE MOBILIDADE ESCOLAR PEDONAL	DGE	ANSR IPDJ INR EMPA Municípios
	1.2. REDES DE TRABALHO	1.2.1. INCENTIVAR A CRIAÇÃO, DINAMIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO EM REDES DE TRABALHO NACIONAL E INTERNACIONAL	IMT	ANMP CCDR Municípios
		1.2.2. FORMAR TÉCNICOS	CCDR	DGS DGT IMT IPDJ INR EMPA LNEC Ordens profissionais
2. CULTURA	2.1. NOVOS COMPORTAMENTOS	2.1.1. CAPACITAR A POPULAÇÃO PARA A ADOÇÃO DE ESTILOS DE VIDA ATIVOS E SAUDÁVEIS EM TODAS AS IDADES	IPDJ	ANMP CCDR DGE DGS IMT INR TP
		2.1.2. RECONHECER, DIVULGAR E FOMENTAR BOAS PRÁTICAS	IMT	CCDR DGT INR EMPA TP
	2.2. I&D	2.2.1. MELHORAR E PROMOVER A RECOLHA SISTEMÁTICA DE INFORMAÇÃO	IMT	INE
		2.2.2. ESTIMULAR A INVESTIGAÇÃO NA MOBILIDADE PEDONAL	FCT	IMT LNEC INR EMPA
3. PLANEAMENTO	3.1. FIGURAS DE PLANEAMENTO	3.1.1. COLOCAR O PEÃO COMO ELEMENTO CENTRAL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	DGT	CCDR IMT
		3.1.2. PROMOVER A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE AVALIAÇÃO DA CAMINHABILIDADE	DGT	CCDR IMT
	3.2. NORMATIVOS, REGULAMENTOS E MANUAIS	3.2.1. DESENVOLVER E REVER LEGISLAÇÃO	IMT ANSR	INR EMPA
		3.2.2. DESENVOLVER MANUAIS, DOCUMENTOS NORMATIVOS NACIONAIS SOBRE O ESPAÇO PÚBLICO	IMT	ANSR CCDR INR EMPA IP IPQ LNEC Ordens Profissionais
		3.2.3. INTENSIFICAR A FISCALIZAÇÃO SOBRE A UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E RODOVIÁRIO	IGF INR	ANSR GNR PSP EMPA
4. INFRAESTRUTURA	4.1. AS PESSOAS COMO PRIORIDADE	4.1.1. PLANEAR E EXECUTAR REDE PEDONAL	DGT	CCDR Entidades intermunicipais IP INR EMPA
		4.1.2. APOIAR MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO	ANSR	CCDR Entidades intermunicipais IMT IP LNEC
		4.1.3. REFORÇAR A ESTRUTURA ECOLÓGICA ATRAVÉS DA PROMOÇÃO DE CONTÍNUOS VERDES E AZUIS	DGT	APA CCDR
		4.1.4. PROMOVER CAMINHOS PEDONAIS PARA FINS DE LAZER E TURISMO	TP	CCDR DGT

VETOR ESTRATÉGICO	EIXO DE AÇÃO	MÉDIDA	ENTIDADE RESPONSÁVEL	ENTIDADES ENVOLVIDAS
	4.2. INTERMODALIDADE	4.2.1. PROMOVER INTERFACES INCLUSIVAS, CONFORTÁVEIS E SEGURAS	IMT	Autoridades e Operadores de Transportes Gestores de interfaces IP <b>INR</b> <b>EMPA</b>
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.

ANMP — Associação Nacional de Municípios Portugueses.  
ANSR — Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.  
APA — Agência Portuguesa do Ambiente.  
CCDR — Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional.  
DGE — Direção-Geral da Educação.  
DGS — Direção-Geral da Saúde.  
DGT — Direção-Geral do Território.  
DGTF — Direção-Geral do Tesouro e Finanças.  
EMPA — Estrutura de Missão para a Promoção das Acessibilidades.  
FCT — Fundação para a Ciência e a Tecnologia.  
GNR — Guarda Nacional Republicana.  
IGF — Inspeção-Geral de Finanças.  
IMT — Instituto da Mobilidade e dos Transportes.  
INE — Instituto Nacional de Estatística.  
INR — Instituto Nacional para a Reabilitação.  
IP — Infraestruturas de Portugal.  
IPDJ — Instituto Português do Desporto e Juventude.  
IPQ — Instituto Português da Qualidade.  
LNEC — Laboratório Nacional de Engenharia Civil.  
PSP — Polícia de Segurança Pública.  
TP — Turismo de Portugal.

## 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.

Deverão 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 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 — Estabelecer programas de mobilidade escolar pedonal

O Programa 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. Para isso, torna-se fundamental conhecer as escolhas modais dos alunos a frequentar o 1.º, 2.º e 3.º ciclo e ensino secundário, pelo que as metodologias já testadas no âmbito de projetos como o «Mãos ao Ar Lisboa!» poderão ser aplicadas a todo o território nacional, de forma a obter dados de forma expedita.

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 que compile exemplos e boas práticas de ações tais como o Pedibus, Playstreets, Brincapé, Ruas do Bairro, Ruas Amigas das Crianças, Parklets e Siga a Pé, entre outros.

Deverá ser estabelecida uma rede nacional de escolas para a mobilidade pedonal tendo 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 conseqüentes replicações.

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.

## **1.2 — 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.

### **1.2.2 — Formar técnicos**

Deverão ser criadas ações de formação específicas para os profissionais cuja atividade tem implicações diretas na promoção de 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.

Será promovida 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 atratores de deslocações, na perspetiva 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. Deverão também ser abordados conceitos como o do ordenamento do território informado por novos modelos de organização do trabalho com impacto na organização das atividades/funções no espaço residencial, comercial, empresarial, lazer, etc.

Deverão ser atualizados os conteúdos do ensino da condução automóvel, com um plano de formação e exame que dê mais ênfase às regras de proteção e comportamento seguro para com os utentes vulneráveis e inclua formação em suporte básico de vida em trauma.

## **2 — Cultura**

### **2.1 — Novos comportamentos**

#### **2.1.1 — Capacitar a população para a adoção de estilos de vida ativos e saudáveis em todas as idades**

A comunicação sobre as múltiplas vantagens do ato de 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 e de eventos são aspetos determinantes no processo de comunicação. A sensibilização criativa e por parte de diferentes áreas governativas poderá ser muito eficaz. Deverão assim ser implementadas uma campanha nacional e uma plataforma tecnológica para promover a atividade física e estilos de vida saudáveis, que contribuirão para potenciar a mobilidade ativa.

### 2.1.2 — Reconhecer, divulgar e fomentar boas práticas

Dever-se-á estabelecer um prémio destinado a reconhecer as entidades 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.

## 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, contribuindo para a inversão da pirâmide da mobilidade, posicionando o ato de andar a pé e o deslocar (no caso dos cidadãos com deficiência motora) no topo, enquanto condição de acesso universal.

Deverá ser privilegiado o urbanismo de proximidade 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.

Refira-se, a título de exemplo, o conceito de *transit oriented development*, que se traduz numa urbanização estruturada em torno dos transportes públicos. A articulação entre o planeamento urbanístico e o dos transportes deve desenvolver-se nas escalas regionais e municipais. Na escala regional, deverá promover-se a reversão das tendências de urbanização dispersa, procurando-se o desenvolvimento de aglomerados sustentáveis, planeados, facilmente acessíveis por transportes públicos. Na escala municipal dever-se-á promover a concentração das atividades em torno das redes de transporte coletivo, evitando densidades urbanas excessivas.

#### 3.1.2 — Promover a realização de estudos de avaliação da caminhabilidade

Os IGT em desenvolvimento ou em perspetiva de elaboração deverão integrar os conceitos desta Estratégia, à sua respetiva escala e conteúdo. Neste quadro está o PNPO, 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. Neste âmbito refira-se o índice de pedonalidade (versão para crianças criado pela APSI e pela ACAM) e o Star Rating for Schools.

Deverão 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.

Deverá ser desenvolvido um índice de caminhabilidade que seja habilitador do licenciamento municipal de determinadas operações urbanísticas, à semelhança da realização dos estudos de tráfego.

As intervenções a realizar no âmbito do sistema de transportes e mobilidade, preconizados em planos e programas de investimento, deverão promover a melhoria da articulação com o modo pedonal em torno das novas estações a criar, bem como nas estações e interfaces já existentes.

### **3.2 — Normativos, regulamentos e manuais**

#### **3.2.1 — Desenvolver e rever legislação**

Nos casos em que se verificar que a legislação existente não promove a mobilidade pedonal, deverão ser desenvolvidas propostas de normativos legais que cumpram esse desígnio. No âmbito da implementação e monitorização da ENMAP 2030 poderão ser identificadas necessidades legislativas e apresentadas propostas que se afigurem como fundamentais para o favorecimento e estímulo à mobilidade pedonal.

#### **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.

Este documento deverá incidir sobre intervenções de carácter público e privado, contribuindo para a coerência da imagem urbana e a garantia das acessibilidades, e deverá articular as normas e referências mais atuais quanto à acessibilidade, segurança e conforto dos materiais utilizados no espaço público, bem como o regulamento de sinalização de trânsito, que reflete o disposto na Convenção de Viena sobre a 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.

#### **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.

Incrementar zonas exclusivamente pedonais nos centros históricos, servidas por transportes públicos e dotadas de estacionamento em número adequado na zona envolvente. A sinalização deverá ser adequada de forma a facilitar e clarificar o processo de fiscalização.

Os regulamentos sobre a utilização do espaço público deverão ser claros e não permitir que exista legislação abstrata ou sobreposta.

Intensificar a fiscalização do espaço rodoviário, designadamente o estacionamento abusivo nos passeios por automóveis e outros veículos, a prática de velocidade excessiva dentro das localidades, e 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 pedonal coerente, incorporando passeios, 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 do espaço urbano, contemplando mobiliário que promova a estadia e o descanso principalmente para crianças e idosos. A rede pedonal deve ser atrativa e qualificada por forma a promover andar a pé como o mais importante modo de deslocação.

A rede pedonal deve oferecer ligações diretas, contínuas e desimpedidas de obstáculos entre os principais polos geradores/atratores de deslocações pedonais. A rede deverá ser hierarquizada e dimensionada em função da escala geográfica e do tipo de território (contexto urbano e não urbano) onde se integra, bem como das respetivas vivências e necessidades dos peões, tendo em consideração os fluxos pedonais existentes e potenciais. A rede pedonal deverá articular-se com as demais redes de transportes, numa perspetiva intermodal.

#### 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 circulação rodoviária, mas também como espaço de fruição e convivência, considerando todos os utilizadores. Com especial relevância para os mais vulneráveis, permitindo que se desloquem em segurança, independentemente da idade ou condição física.

Deverão ser criadas melhores condições para que os peões circulem de forma segregada, para além das medidas de redução de velocidade nas vias.

Deverá também ser promovida a transformação do espaço público, através da implementação criteriosa de Zonas 30 e de Zonas Residenciais e de Coexistência, definidas de acordo com os normativos e documentos técnicos em vigor, designadamente o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, na sua redação atual, e o Manual de Apoio à Implementação de Zonas 30 e o Manual de Apoio às Zonas Residenciais e de Coexistência, ambos da ANSR.

#### 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 a poluição e reduzir o efeito de «ilha de calor» e o risco de inundações em meio urbano, funcionando como uma reserva de carbono, e proporcionar um ambiente físico que incentive a utilização dos modos ativos. As árvores são elementos essenciais para melhorar o conforto e qualidade das deslocações em modos ativos, não só por oferecerem sombra, importante para o conforto térmico, mas também por aumentarem o conforto psicológico nos corredores rodoviários. A arborização, se bem colocada em corredores rodoviários, pode também contribuir para a acalmia do tráfego.

#### 4.1.4 — Promover caminhos pedonais para fins de lazer e turismo

Existe em Portugal uma apreciável rede de caminhos pedonais e trilhos com fins turísticos e de lazer, tanto em contexto urbano como em contexto de natureza, que constituem uma forma saudável e sustentável de conhecer o património natural e cultural.

Deverá assim proceder-se à divulgação dos trilhos pedonais, potenciando assim o turismo e os setores económicos conexos.



Deverá também ser promovida a prescrição de atividade física pelas entidades de saúde, nomeadamente andar a pé, já que é reconhecido que andar a pé é uma excelente forma de promover a saúde, estilos de vida ativos e bem-estar físico e psicológico.

#### 4.2 — 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 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.

Deverá garantir-se a autonomia, por parte das pessoas com deficiência e pessoas idosas, na utilização das infraestruturas pedonais, das interfaces e dos veículos, envolvendo-as na conceção de soluções numa abordagem colaborativa, num processo de codesign e cocriação.

Ao nível da intermodalidade à escala micro, deve-se atender à relação espacial e temporal entre a bicicleta e andar a pé. A intermodalidade deverá ser assegurada entre os modos ativos e o sistema de transporte público, integrando, nas estações, espaços e funções relacionados com a presença de modos ativos, como percursos e parqueamentos próprios, incluindo a disponibilização de possibilidade de carregamento seguro para bicicletas ou outros equipamentos elétricos.

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. Os veículos deverão ser acessíveis, através de elevadores, rampas suaves ou da sobrelevação da plataforma de embarque.

Deverá, também, ser disponibilizada informação em tempo real das condições de acesso aos transportes nas interfaces de transportes e/ou através de aplicações para telemóveis, atendendo aos princípios de *design* universal.

### 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 do tipo *blockchain*, que confirmam 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.

### 5.2 — Cronograma de desenvolvimento das medidas da ENMAP 2030

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. ESTABELEÇER PROGRAMAS DE MOBILIDADE ESCOLAR PEDONAL	■	■						
1.2.1. INCENTIVAR A CRIAÇÃO, DINAMIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO EM REDES DE TRABALHO NACIONAL E INTERNACIONAL	■	■						
1.2.2. FORMAR TÉCNICOS	■							
2.1.1. CAPACITAR A POPULAÇÃO PARA A ADOÇÃO DE ESTILOS DE VIDA ATIVOS E SAUDÁVEIS EM TODAS AS IDADES								
2.1.2. RECONHECER, DIVULGAR E FOMENTAR BOAS PRÁTICAS	■	■						
2.2.1. MELHORAR E PROMOVER A RECOLHA SISTEMÁTICA DE 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. PROMOVER A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE AVALIAÇÃO DA CAMINHABILIDADE	■							
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	■	■						
4.1.4. PROMOVER CAMINHOS PEDONAIS PARA FINS DE LAZER E TURISMO	■							
4.2.1. PROMOVER INTERFACES INCLUSIVAS, CONFORTÁVEIS E SEGURAS	■	■						
5.1.1. DIRECIONAR AS RECEITAS DE IMPOSTOS ASSOCIADOS AO AUTOMÓVEL PARA APOIO À MOBILIDADE ATIVA	■	■						
5.1.2. CRIAR DEDUÇÕES FISCAIS QUE INCENTIVEM COMPORTAMENTOS SUSTENTÁVEIS	■	■						
5.2.1. COMPENSAR CIDADÃOS E EMPRESAS PELAS DESLOCAÇÕES NEUTRAS EM CARBONO	■	■						

■ CONCEÇÃO ■ IMPLEMENTAÇÃO

Figura 6 — Cronograma  
Fonte: elaboração própria.

## 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., com uma unidade orgânica dedicada à mobilidade ativa.

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, será adaptado o 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.

### **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, será 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.

#### **6.2.2 — Conselho Consultivo para a Mobilidade Ativa**

O Conselho Consultivo para a Mobilidade Ativa terá caráter 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 para a Mobilidade Ativa/IMT, I. P., que coordena. O Conselho Consultivo deverá pronunciar-se sobre os assuntos que lhe sejam submetidos pelo Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa/IMT, I. P., ou apresentar a este, por sua iniciativa, recomendações e sugestões no âmbito da mobilidade ativa.

#### **6.2.3 — Rede de Pontos Focais para a Mobilidade Ativa**

A Rede de Pontos Focais para a Mobilidade Ativa deverá ser composta todas as entidades responsáveis quer pela execução das medidas, quer pelo envolvimento de outras entidades consi-

deradas necessárias ao sucesso das mesmas. Esta Rede deverá ainda apoiar o Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa/IMT, I. P., na preparação da documentação necessária para a tomada de decisões da CIMA, garantindo o acompanhamento e continuidade dos trabalhos. Esta estrutura reunirá semestralmente ou sempre que se verifique por necessário, sendo convocada para o efeito pelo Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa/IMT, I. P., que coordena.

### **6.3 — Monitorização 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, contém 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.

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 para a Mobilidade Ativa, 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 a academia e 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 avaliação contínua, por forma a estabelecer uma comparação 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. 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 eficazes, deverão existir regras comuns e indicadores mensuráveis, sem distinções regionais, pois 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 deverá ser realizado observado segundo uma visão holística, multidisciplinar e integradora por forma a não se constituir só como observação «problema-resposta» e sim analisando toda a complexidade de que o sistema de mobilidade apresenta.

### **6.5 — Processo participado**

Serão promovidos e generalizados os processos participativos, 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, dos setores 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.

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, dado tratar-se de uma área em que 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.

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.

## ANEXO I

**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 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

País	Estratégia Pedonal	Estratégia Ciclável	Metas de Segurança Rodoviária	Metas de Quota Modal
Lituânia	✘	✘	-	-
Malta	✘	🕒	Meta Provisória: Reduzir lesões envolvendo ciclistas em 50%, entre 2010 e 2050	Meta Provisória: Duplicar a participação modal do modo ciclável 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
Suíça	✘	✘	-	-
Israel	✘	✓	-	-
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.

ANEXO 2

Estratégias de valorização do modo pedonal

Designação	Ano	País	Entidade Responsável	Capítulos	Visão/Missão	Objetivos	Metas
Nasional gåstrategi Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet 2014-2023  (Estratégia Nacional Pedonal para tornar andar a pé como modo de transporte quotidiana 2014-2023)	2012	Noruega	Vegdirektoratet Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen  (Departamento de Segurança de Tráfego, Meio Ambiente e Tecnologia da Administração Pública de Estradas da Noruega)	1. Prefácio; 2. Pontos-chave na estratégia pedonal; 3. Parte 1: Estratégia pedonal nacional; 4. Parte 2: Base profissional 5. Referências; 6. Bibliografia; 7. Fotografias e ilustrações.	Cultura pedonal ativa.	1. Responsabilidade e cooperação: 1.1. Estimular autoridades e atores privados para a necessidade de promover e facilitar andar a pé; 1.2. Estabelecer a colaboração para facilitar andar a pé e desenvolver uma cultura pedonal ativa; 2. Conceção do ambiente físico: 2.1. Desenvolver as estruturas urbanas tornando-as mais adaptadas para 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 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 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; 6. Conhecimento e disseminação 6.1. Desenvolver um maior conhecimento do <b>ato de</b> andar a pé; 6.2. Desenvolver ferramentas e métodos para facilitar a compreensão dos peões; 6.3. Partilhar conhecimento e resultados do investimento no ato de andar a pé.	1. Aumentar para, pelo menos, 50% a proporção de pessoas que utilizam o modo pedonal para viagens 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 pé; 3. Aumentar o número de pessoas em escadões etários mais elevados que andam a pé.



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 viestintäministerio (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 Scotland Walking. The National Walking Strategy - 2026 Estratégia Nacional Pedonal: Vamos colocar Escócia a andar a pé - 2026	2016	Escócia	Scottish Government (Governo Escocês)	1. Prefácio; 2. Uma Escócia mais ativa; 3. Objetivo estratégico 1; 4. Objetivo estratégico 2.	Uma Escócia onde todos retirem benefícios de andar a pé como parte integrante do seu dia-a-dia, que promova o gosto pelo ato de andar a pé ao ar livre e onde os lugares são bem planeados no sentido de incentivar andar a pé.	1. Desenvolver uma cultura de andar 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.	Alcançar quotas modais de andar a pé semelhante aos países com melhor desempenho neste âmbito, como a Holanda, Noruega e Suíça.
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 de andar a pé na Irlanda; 5. Contexto; 6. Temáticas da Estratégia e Plano de Ação; 7. Implementação da Estratégia e Plano de Ação; 8. Apêndices.	Visão: Uma cultura vibrante de andar a pé em toda a Irlanda. Missão: Capacitar e apoiar as pessoas a optar por andar a pé mais frequentemente para lazer, transporte e saúde, como parte do seu quotidiano.	1. Promover a importância e os benefícios associados a andar a pé; 2. Proporcionar às crianças e jovens maiores oportunidades de estarem fisicamente ativos através do ato de andar a pé; 3. Reconhecer e promover 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 sustentáveis e ativas; 6. Disponibilizar uma base de dados para a promoção do ato de andar a pé; 7. Ativar e ampliar a rede de <i>stakeholders</i> envolvidos na promoção do ato de 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.	-

Designação	Ano	País	Entidade Responsável	Capítulos	Visão/Missão	Objetivos	Metas
<p>Master Plan for Walking: Strategy to promote walking in Austria</p> <p>(Plano Diretor Pedonal: Estratégia para promover o andar a pé na Áustria)</p>	2017	Áustria	<p>Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology</p> <p>(Ministério Austríaco dos Transportes, Inovação e da Tecnologia)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Primeira Estratégia Nacional para a Promoção de andar a pé;</li> <li>2. Priorização de andar a pé;</li> <li>3. Áustria: Pioneira na Europa;</li> <li>4. Andar a pé é saudável, zero emissões e social e economicamente conveniente;</li> <li>5. Campos de ação.</li> </ol>	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Potenciar a cooperação e coordenação a nível regional e local;</li> <li>2. Promover a gestão da mobilidade para aumentar as deslocações pedonais;</li> <li>3. Melhorar as infraestruturas e aumentar as iniciativas de investimento;</li> <li>4. Promover o transporte e o planeamento urbano amigo do peão;</li> <li>5. Melhorar a segurança rodoviária</li> <li>6. Otimizar as conexões entre outros modos de transporte;</li> <li>7. Desenvolver sistemas de informação e sensibilização;</li> <li>8. Promover inovações e tecnologias inteligentes para apoiar o ato de andar a pé;</li> <li>9. Potenciar a educação e o ensino, para estabelecer a sustentabilidade a longo prazo no planeamento das rotas para peões e na promoção do ato de andar a pé;</li> <li>10. Melhorar a recolha de dados sobre andar a pé para uma melhor monitorização.</li> </ol>	-
<p>Plan Vélo &amp; Mobilités Actives - 2024</p> <p>(Plano ciclável e mobilidade ativa - 2024)</p>	2018	França	<p>Le Gouvernement</p> <p>(Governo)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. A necessidade de um plano de promoção da bicicleta</li> <li>2. Proteção: desenvolvimento de infraestruturas cicláveis e melhorar a segurança viária</li> <li>3. Segurança: combate ao roubo com mais eficácia</li> <li>4. Criação de um conjunto de incentivos que reconheça a bicicleta como um meio benéfico de transporte</li> <li>5. Desenvolver uma cultura da bicicleta</li> <li>6. O que o plano ciclável vai mudar</li> </ol>	<p>Aumentar as deslocações realizadas em bicicleta nos grandes centros urbanos e estender este hábito a outras regiões</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Desenvolver infraestruturas cicláveis de qualidade</li> <li>2. Lutar contra o roubo</li> <li>3. Estabelecer um quadro de incentivos, em particular fiscal</li> <li>4. Promover uma verdadeira cultura da bicicleta</li> </ol>	<p>Triplicar a percentagem de viagens realizadas de bicicleta até 2024.</p>

Designação	Ano	País	Entidade Responsável	Capítulos	Visão/Missão	Objetivos	Metas
Let's go! Framework for a National Walking Strategy - 2030  (Vamos! Estrutura para uma Estratégia Pedonal - 2030)	2020	Alemanha	Umwelt Bundesamt  (Agência Nacional do Meio Ambiente)	1. A importância do caminhar para a qualidade de vida e 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 andar a pé. Referências.	Andar a pé como «o meio de transporte mais saudável, mais barato e mais ecológico»	1. Incentivar mais pessoas a andar a pé; 2. Tornar andar a pé seguro na Alemanha; 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 ato de andar a pé 6. Tornar mais atrativo andar a pé em cidades e comunidades; Aumentar a consciência da importância de andar a pé.	1. Aumentar o ato de andar a pé de 27% para 41% 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 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; 5. Reduzir a taxa de motorização para uma meta de longo prazo de 150 carros /1.000 habitantes nas cidades.

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 pé - 2030)	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 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 9. Apêndice: Princípios para o projeto de infraestrutura ciclável Referências	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.

## ANEXO 3

**Instrumentos de política internacional/comunitária e nacional, 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
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 condicionada, encontra-se estabelecido.
I	Acordo de Paris 2015	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.
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; 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 para a mobilidade sustentável e inteligente, onde se inclui a promoção de 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.

Escola	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
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 aproximar o Pacto Ecológico dos territórios e mobilizar um esforço coletivo para imaginar e construir um futuro sustentável, inclusivo e belo.	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, 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 designio 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 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 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	Portugal dispõe, desde 2019, de um Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, com objetivos comuns face ao Pacto Climático de Glasgow. Neste contexto, a 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 perspetiva a objetivação de um sistema de transportes e mobilidade sustentáveis, acessíveis e inclusivos, seguros, saudáveis e resilientes.	A ENMAP 2030 vincula os seus designios 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.
I	Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) - Pan-European Master Plan for Cycling Promotion	2021	O Pan-European Master Plan for Cycling Promotion 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 Pan-European Master Plan for Cycling Promotion 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.
I	Plano da UE Poupar Energia	2022	O plano, adoptado no âmbito do Plano REPowerEU, adota uma abordagem em duas vertentes, de 1) alcançar poupanças de energia imediatas por via de escolhas voluntárias e de 2) acelerar e reforçar as medidas estruturais de eficiência energética a médio e longo prazo.	A ENMAP articula-se com o Plano da UE Poupar Energia, dado que este vem recomendar um conjunto de medidas capazes de gerar poupanças de energia significativas a curto prazo no sector dos transportes, nomeadamente «incentivar as deslocações a pé, de bicicleta, de transportes públicos e a micromobilidade nas zonas urbanas».

Escola	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.
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 de 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	Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas 2020	2015	A ENAAC 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 implementação eficiente de medidas de adaptação às alterações climáticas e promovendo a sua integração nas diversas políticas setoriais e nos programas e planos territoriais.	A ENMAP 2030 apresenta sinergia com a ENAAC 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 pela redução das distâncias e pela implementação de políticas de proximidade e de densificação, onde andar a pé detém um papel primordial.
N	Estratégia Nacional para a Promoção da Atividade Física, da Saúde e do Bem-Estar	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 em andar a pé, não somente como modo de deslocação não poluente, mas também como promotor de um estilo de vida saudável e ativo.
N	Estratégia Nacional para o Ar 2020	2016	A ENAR teve como objetivo promover a melhoria da qualidade do ar para a proteção da saúde humana, qualidade de vida dos cidadãos e preservação dos ecossistemas.	A ENMAP 2030, ao fomentar andar a pé, apresenta 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	Estratégia Nacional de Educação Ambiental 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.

Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
N	Plano de Ação para a Economia Circular	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	Programa de Proteção Pedonal e de Combate aos Atropelamentos	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.
N	Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 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	Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território	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 incidência territorial.	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.
N	Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050	2019	O RNC pretende promover a descarbonização da economia e a transição energética visando a neutralidade carbónica 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	Plano Nacional Energia e Clima 2030	2020	O PNEC tem como objetivo promover a descarbonização da economia e a transição energética visando a neutralidade carbónica em 2050, enquanto oportunidade para o país, assente num modelo democrático e justo de coesão territorial que potencie a geração de riqueza e uso eficiente de recursos.	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 eficientes, com benefícios para a redução do consumo energético, por via do aumento da quota de deslocações pedonais, e induzirá comportamentos mais eficientes.
N	Plano Nacional de Investimentos	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.





Escala	Instrumento de Política	Ano	Objetivo/Missão	Sinergia/Articulação com ENMAP 2030
N	Estratégia Nacional para a Inclusão das Pessoas com Deficiência	2021	A ENIPD tem como objetivo promover o respeito e garantia da dignidade humana da pessoa com deficiência, da sua autonomia, independência e 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.	A ENMAP 2030 apresenta estreita relação com a ENIPD por incentivar o modo pedonal enquanto primordial para todo e qualquer cidadão, promovendo a construção de territórios mais humanizados, com maior qualidade do ambiente urbano, acessíveis a todos, seguros e confortáveis, mesmo para aqueles com mobilidade condicionada.
N	Sistema Universal de Apoio à Vida Ativa (PRR: RE-C01-i09)	2021	A implementação doSUAVA potenciará a generalização da prática regular da atividade física através da implementação de uma campanha nacional e de uma plataforma tecnológica, aumentando o conhecimento dos cidadãos sobre os benefícios da prática regular de atividade física;do alargamento do Desporto Escolar à comunidade, fomentando a mobilidade ativa; e do incentivo à prática de atividade física em contexto laboral.	A ENMAP apresenta sinergias com o SUAVA no âmbito da promoção de estilos de vida ativos e saudáveis, em todas as idades, estimulando a 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.
N	Programa Nacional de Desporto para Todos	2022	O PNDpT constitui-se como uma medida estrutural que visa apoiar programas de desenvolvimento desportivo que promovam a generalização da prática desportiva de âmbito informal, recreativa ou competitiva (não federada), entendida como uma atividade determinante na formação e no desenvolvimento integral dos/as cidadãos/ãs e da promoção da inclusão pelo Desporto.	A ENMAP 2030 apresenta relação com o PNDpT por incentivar a prática da atividade física e a inclusão de todo e qualquer cidadão.
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 aumento das deslocações a pé.

## ANEXO 4

**Variação do meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares (n.º),  
entre 2001 e 2021, por NUTS II**

NUTS II	Período	Modo Pedonal	Transporte Coletivo	Automóvel Ligeiro	Outros	Total
Norte	2001	611 069	520 890	969 055	90 794	2 191 808
	2021	276 744	277 693	1 305 399	30 610	1 890 446
	Variação	-55%	-47%	35%	-66%	-14%
Centro	2001	314 520	225 596	681 252	85 073	1 306 441
	2021	152 619	111 733	839 952	28 067	1 132 371
	Variação	-51%	-50%	23%	-67%	-13%
Lisboa	2001	328 320	582 342	703 420	44 245	1 658 327
Área Metropolitana de Lisboa	2021	259 058	399 355	877 527	36 685	1 572 625
	Variação	-21%	-31%	25%	-17%	-5%
Alentejo	2001	128 047	70 093	195 206	20 042	413 388
	2021	75 011	38 873	237 049	6 238	357 171
	Variação	-41%	-45%	21%	-69%	-14%
Algarve	2001	67 034	31 985	118 183	13 530	230 732
	2021	52 174	17 891	155 678	7 514	233 257
	Variação	-22%	-44%	32%	-44%	1%
Total Continental	2001	1 448 990	1 430 906	2 667 116	253 684	5 800 696
	2021	815 606	845 545	3 415 605	109 114	5 185 870
	Variação	-44%	-41%	28%	-57%	-11%

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Censos 2001 e 2021.

116620433