



A Mobilidade Ativa em Portugal



IMT

INSTITUTO DA
MOBILIDADE E DOS
TRANSPORTES, I.P.

Rui Velasco Martins

17.01.2023 | 10H25 | LISBOA

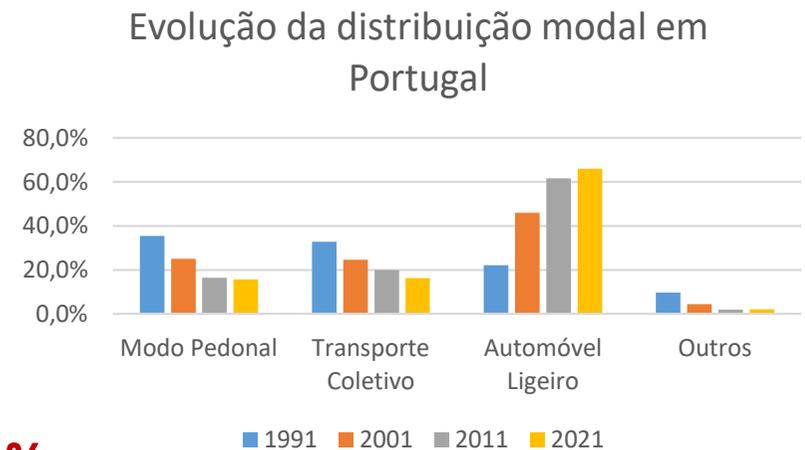




● EVOLUÇÃO

● Variação entre 2011 e 2021 (INE, Censos 2021)

- O automóvel ligeiro foi o modo que mais aumentou
- A bicicleta foi o segundo modo que mais aumentou, mas **apenas 0,05%**
- As deslocações a pé **diminuíram 0,74%**



Fonte: Adaptado de ENMAP (2022)

	2011	2021	Δ	2011 (%)	2021 (%)	Δ (%)
Total	5 920 531	5 448 784	-471 747			
Automovel ligeiro – cond.	2 589 136	2 609 277	20 141	43,73%	47,89%	4,16%
Automovel ligeiro – pass.	1 058 089	985 493	-72 596	17,87%	18,09%	0,21%
Motociclo	69 848	63 486	-6 362	1,18%	1,17%	-0,01%
Transp. colectivo emp./esc.	190 678	123 091	-67 587	3,22%	2,26%	-0,96%
Autocarro	698 326	493 668	-204 658	11,79%	9,06%	-2,73%
Metropolitano	105 591	90 999	-14 592	1,78%	1,67%	-0,11%
Comboio	173 129	160 543	-12 586	2,92%	2,95%	0,02%
Barco	17 019	16 730	-289	0,29%	0,31%	0,02%
A pé	972 098	854 390	-117 708	16,42%	15,68%	-0,74%
Bicicleta	31 179	31 347	168	0,53%	0,58%	0,05%
Outro	15 438	19 760	4 322	0,26%	0,36%	0,10%

● Mas atenção!

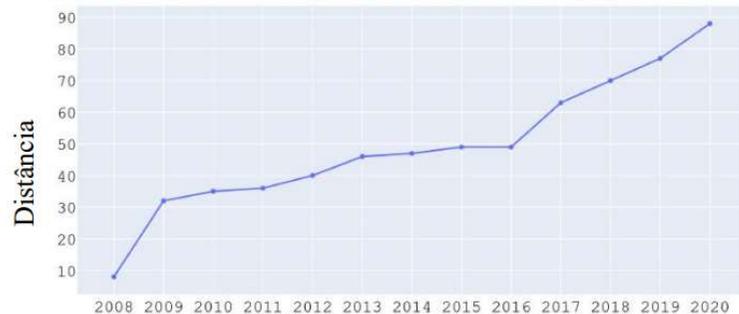
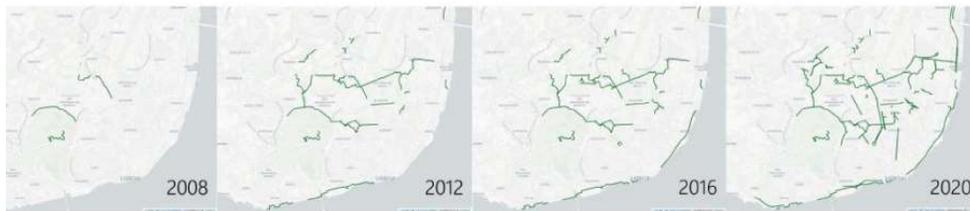
- Dados sobre pop. empregada + estudantes
- Pergunta dos censos: Qual o **principal** modo de transporte utilizado
- O primeiro e último passo das viagens são **sempre necessariamente a pé**





● INFRAESTRUTURA

- Expansão da infraestrutura
- Planeamento urbano (diversidade funcional, densidade populacional, etc.)
- Normativos para intervenções físicas “*tornar as localidades mais seguras, acessíveis, inclusivas e atrativas, atenuando muitos dos receios, reais ou estimulados*” (ENMAP, 2022)



● MICROMOBILIDADE – escala nacional

- Adotar uma **definição** clara e inequívoca de micromobilidade
- Avaliar a definição e adoção de **requisitos técnicos** dos veículos
- Definir eventual **sistema de aprovação** dos veículos
- Estabelecer **princípios de planeamento** e de desenho da rede de micromobilidade
- Criar um **registo/base dos operadores**
- Estudar a criação de um **sistema de registo dos veículos**
- Definir uma **idade mínima** para conduzir veículos de micromobilidade ou outros **critérios de habilitação** de condutores e uma eventual realização de ações de formação
- Clarificar a questão do uso obrigatório ou recomendado de **capacete** em veículos/dispositivos de micromobilidade
- Estudar a eventual obrigatoriedade de **seguro**

	Powered Bicycle	Powered Standing Scooter	Powered Seated Scooter	Powered Self-Balancing Board	Powered Non-Self-Balancing Board	Powered Skates
Center column	Y	Y	Y	Possible	N	N
Seat	Y	N	Y	N	N	N
Operable pedals	Y	N	N	N	N	N
Floorboard / foot pegs	Possible	Y	Y	Y	Y	Y
Self-balancing ¹	N	N	N	Y	N	Possible

Source: SAE (2019).

Type A	Type B	Type C	Type D
unpowered or powered up to 25 km/h (16 mph)	powered with top speed between 25-45 km/h (16-28 mph)		
<35 kg (77 lb)	35 – 350 kg (77 – 770 lb)	<35 kg (77 lb)	35 – 350 kg (77 – 770 lb)
			



● MICROMOBILIDADE – escala regional/local

- Gestão do espaço público
 - Áreas de circulação, *geofencing*, pontos de partilha/estacionamento, velocidade
 - Fiscalização
- Operações locais
 - Contingente, redistribuição, recolha, horário, manutenção, tarifas
- Dados
 - Reporte, georreferenciação

Acordo de Colaboração com as Operadoras de Mobilidade Suave Partilhada

- Velocidade até 20km/h
- Estacionamento em zonas específicas (sem obstrução do espaço público) denominadas Hotspots
- Redução do número de veículos na cidade



Código Regulamentar do Porto

Porto Câmara Municipal

» pesquisar

INÍCIO	TÍTULO D-10	Artigos
O CÓDIGO	Serviços de Partilha em Modos Suaves de Transporte	(d_10) Capítulo I - Disposições gerais
Versão Actual	CAPÍTULO I	(d_10) Capítulo II - Licenciamento
(A) Parte Geral	Disposições gerais	(d_10) Capítulo III - Regime de utilização do espaço público
(B) Urbanismo	Artigo D-10/1.º	(d_10) Capítulo IV - Fiscalização e Sanções
(C) Ambiente	Lei habilitante	(d_10) Capítulo V - Disposições Finais e transitorias
(D) Gestão do Espaço Público		
(d_01) Utilizações do espaço público		
(d_02) Publicidade e afins		
(d_03) Trânsito		

O presente Título é elaborado ao abrigo e nos termos do artigo 241.º da Constituição da República Portuguesa, do disposto nas alíneas c) e m) do n.º 2 do artigo 23.º, na alínea g) do n.º 1 artigo 25.º e nas alíneas x), qq) e r) do n.º 1 do artigo 33.º do anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro e, do n.º 2 do artigo 10.º do Código da Estrada, na sua redação atual, da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres e do Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto, na sua versão em vigor.



● VISÃO

● Metas ENMAC

- Quota modal de viagens em bicicleta em TN 3% (2025) | 7,5% (2030)
- Quota modal de viagens em cidades 4% (2025) | 10% (2030)
- Extensão total ciclovias 5000 km (2025) | 10 000km (2030)

● Metas ENMAP

- Quota modal de deslocações pedonais 25% (2027) | 35% (2030)
- Espaço público passível de utilização por todos ↑30% (2027) | ↑50% (2030)
- Diminuição do sedentarismo ↓10% (2027) | ↓15% (2030)

- Um país “orgulhosamente ativo”, onde pedalar é uma atividade segura e amplamente praticada, constituindo opção de mobilidade acessível e atrativa, maximizando benefícios para a saúde, economia e emprego, ambiente e cidadania. (ENMAC, 2019)
- 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. (ENMAP, 2022)



Obrigado

