



Instituto da Mobilidade  
e dos Transportes Terrestres, I.P.



**Pacote da Mobilidade**  
Território, Acessibilidade  
e Gestão de Mobilidade



# **DIRETRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE**

Janeiro de 2012  
*Versão Pós Consulta Pública*



## **Ficha Técnica**

### **Direção e Coordenação:**

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT)

Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação (GPIA)

Maria Isabel Carvalho Seabra

António Sérgio Manso Pinheiro

Catarina Tavares Marcelino

Dulce Andrade Santos

José Manuel Leitão

### **Equipa Técnica de consultores (TIS.pt):**

José Manuel Viegas

Faustino Gomes

Susana Castelo

Daniela Carvalho

Fátima Santos

Rita Soares

João Vieira

### **Grupo de Peritos convidados:**

Álvaro Costa

Álvaro Maia Seco

António Babo

Fernando Nunes da Silva

Robert Stüssi





## APRESENTAÇÃO

### PACOTE DA MOBILIDADE

- O conceito de mobilidade sustentável, cada vez mais presente nas políticas e estratégias territoriais da União Europeia, pressupõe que os cidadãos, vivendo em cidades, vilas ou aldeias, disponham de condições e escolhas de acessibilidade e mobilidade que lhes proporcionem deslocações seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis e custos acessíveis. Implica, ainda, que a sua mobilidade se exerça com eficiência energética e reduzidos impactos ambientais.

A implementação de políticas que visem estes objetivos pressupõe a aplicação quer de novos e harmonizados conceitos, instrumentos e técnicas, quer também, a passagem do discurso à ação no terreno.

Mas acima de tudo o que é imperativo é conquistar a sociedade civil para **uma nova cultura de mobilidade**. Este desafio pressupõe uma profunda alteração comportamental a nível do cidadão individual, de grupos de cidadãos, de empresas, instituições e a adesão coletiva a propostas e políticas em favor de uma mobilidade sustentável.

- Nos últimos anos, Portugal aprovou Planos, Estratégias e Diretrizes Nacionais, nos setores do ordenamento do território, ambiente, energia, transportes, segurança rodoviária, elaborou Planos Regionais de Ordenamento do Território, para todas as regiões do país e iniciou um processo alargado de revisão de Planos Diretores Municipais em muitos territórios concelhios.

Muitos desses instrumentos contêm orientações relevantes para o planeamento e operação dos transportes ao nível local e regional, tanto para municípios, como para operadores de transportes e outras entidades.

Num período mais recente, foram ainda aprovadas as Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, e entraram em vigor as novas diretrizes para a contratação pública dos serviços de transportes.

O Governo, através das Secretarias de Estado dos Transportes e do Ambiente, apoiou a elaboração de numerosos “Estudos de Mobilidade e Transportes” e “Estudos de Reestruturação de Redes e Serviços de transportes públicos” e um Programa em quarenta municípios designado “Projetos de Mobilidade Sustentável”.

Entretanto, o Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), 2007-2013 tem vindo a cofinanciar ações nestas áreas, tais como “Planos de Mobilidade Urbana Sustentável de âmbito supramunicipal” e “Planos Intermunicipais de Mobilidade”.

Reconhecendo-se que nem sempre este conjunto de iniciativas teve o adequado enquadramento conceptual e metodológico e se inseriu numa lógica de operacionalidade suscetível de produzir os resultados esperados - no que se refere à eficiência, equidade e sustentabilidade do sistema de acessibilidades, mobilidade e transportes - o IMTT entendeu que era altura de contribuir com objetividade, para a clarificação necessária nos planos técnico/científico e institucional.

Assim, definiu uma estratégia para a mobilidade sustentável através de um quadro de referência para a abordagem das questões relacionadas com o território, acessibilidades, os transportes e a



mobilidade, consubstanciado na produção de vários documentos enquadradores<sup>1</sup>, cujo conjunto designou de “**Pacote da Mobilidade**”.

Visando garantir coerência entre as diversas peças a produzir, e um mais amplo consenso na comunidade técnico-científica, acerca dos objetivos e conteúdos dos documentos, o IMTT, associou às conceituadas equipas de consultores, um grupo de peritos convidados, de reconhecido prestígio e mérito que prestou a sua contribuição, em sessões de trabalho e através de comentários e pareceres à realização dos principais estudos incluídos no Pacote da Mobilidade. Também foram associados a estas sessões de trabalho vários *stakeholders*, em função das matérias específicas -DGOTDU, Empresas e Polos que têm em execução projetos de Gestão da Mobilidade.

▪ Sob o lema “TERRITÓRIO, ACESSIBILIDADE e GESTÃO DE MOBILIDADE”, foi organizada uma Conferência de três dias, em Abril de 2010, na qual o IMTT assumiu o compromisso com os cerca de 600 participantes, de devolver a todos os resultados dos trabalhos do Pacote da Mobilidade, através de um site específico, por forma a acolher, antes da versão final dos documentos, as opiniões e os contributos e sugestões de um amplo e variado leque de entidades - cidades, municípios, operadores de transportes, agências, associações, ONG, entidades públicas, empresas, universidades e centros de investigação, profissionais.

Absorvidos os contributos recolhidos, concluíram-se os documentos, que foram apresentados publicamente pela tutela, incluindo as seguintes peças:

- **DIRETRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE**
- GUIÃO ORIENTADOR - Acessibilidades, Mobilidade e Transportes NOS PLANOS MUNICIPAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PDM, PU E PP)
- GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
- COLEÇÃO DE BROCHURAS TÉCNICAS / TEMÁTICAS de apoio à elaboração de PLANOS DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
- GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE EMPRESAS E PÓLOS (Geradores e Atractores de deslocações)
- APOIO TÉCNICO e FINANCEIRO DO ESTADO

As **DIRETRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE** constituem o documento enquadrador do conjunto de peças do **Pacote da Mobilidade**, definindo a Estratégia Nacional de Mobilidade e indicando os Instrumentos, Planos/programas para a sua prossecução.

Os documentos do Pacote da Mobilidade foram apresentados e disponibilizados publicamente em Abril de 2011 através de site próprio e de divulgação feita pelo IMTT em diversas intervenções (conferências, seminários, etc.), com recolha de comentários e sugestões para a consolidação dos documentos finais agora publicados.

IMTT, Janeiro de 2012

Aceda ao site do IMTT: [www.imtt.pt](http://www.imtt.pt) e ao site <http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/> do Pacote da Mobilidade

---

<sup>1</sup> Consultar Anexo 1



## ÍNDICE GERAL

<b>ENQUADRAMENTO</b>	<b>1</b>
A. ENQUADRAMENTO	3
A.1. INTRODUÇÃO	3
A.2. ESTRUTURA GERAL	3
A.3. OBJETIVOS	4
A.4. METODOLOGIA ADOTADA	5
<b>PARTE I: CONTEXTO PARA O DESENVOLVIMENTO DAS DIRETRIZES</b>	<b>7</b>
B. CONTEXTO PARA O DESENVOLVIMENTO DAS DIRETRIZES	9
B.1. TENDÊNCIAS E ORIENTAÇÕES AO NÍVEL EUROPEU	9
B.2. ORIENTAÇÕES E COMPROMISSOS AO NÍVEL NACIONAL	13
<b>PARTE II: DIRETRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE</b>	<b>19</b>
C. DIRETRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE	21
C.1. PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS E PILARES PARA A ELABORAÇÃO DAS DIRETRIZES	21
C.2. DIRETRIZES NACIONAIS	22
<b>PARTE III: OPERACIONALIZAÇÃO DAS DIRETRIZES</b>	<b>27</b>
D. INSTRUMENTOS PARA A PROSSECUÇÃO DA ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE	29
D.1. ABRANGÊNCIA TERRITORIAL DOS PMT	29
D.2. OBRIGATORIEDADE DE REALIZAÇÃO DOS PMT	30
D.3. FINANCIAMENTO	31
D.4. PRINCIPAIS CONTEÚDOS DOS PMT	31
D.5. PERÍODO DE VIGÊNCIA DOS PMT	34
D.6. APROVAÇÃO DO PMT	34
D.7. PARTICIPAÇÃO PÚBLICA	35
D.8. PROCESSO DE MONITORIZAÇÃO E DIVULGAÇÃO	37
D.9. PERÍODO DE VIGÊNCIA DAS DIRETRIZES	41
<b>ANEXOS</b>	<b>43</b>
ANEXO 1 - QUADRO DE REFRÊNCIA DE APRESENTAÇÃO DO PACOTE DA MOBILIDADE	45
ANEXO 2 - METAS E COMPROMISSOS COM IMPACTE NA POLÍTICA DE MOBILIDADE	47
ANEXO 3 - CONCELHOS COM PMT OBRIGATÓRIOS	49
ANEXO 4 - PRINCIPAIS ETAPAS DOS PMT	51
ANEXO 5 - ESTRUTURA DO GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PMT	53
ANEXO 6 - ESTRUTURA DO GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PMEP	55



## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Principais Etapas do PMT .....	51
--	----

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Principais documentos analisados .....	5
Quadro 2: Princípios orientadores para o desenvolvimento das Directrizes.....	21
Quadro 3: Linhas de Orientação e principais objectivos .....	23
Quadro 4: Conteúdos dos PMT .....	32
Quadro 5: Níveis de participação .....	36
Quadro 6: Linhas de Orientação.....	38
Quadro 7: Lista de indicadores comuns obrigatórios e recomendáveis .....	38

<b>AMT</b>	Autoridade Metropolitana de Transportes	<b>UE</b>	União Europeia
<b>ANSR</b>	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária		
<b>CA</b>	Comissão de Acompanhamento		
<b>CE</b>	Comissão Executiva		
<b>CM</b>	Câmara Municipal		
<b>DL</b>	Decreto-lei		
<b>ENDEF</b>	Estratégia Nacional para a Deficiência		
<b>ENDS</b>	Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável		
<b>ENSR</b>	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária		
<b>GEE</b>	Gases com Efeito de Estufa		
<b>IMTT</b>	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP		
<b>MOPTC</b>	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações		
<b>PAIPDI</b>	Plano de Ação para a Inclusão das Pessoas com Deficiência		
<b>PDM</b>	Plano Diretor Municipal		
<b>PET</b>	Plano Estratégico de Transportes		
<b>PMT</b>	Plano de Mobilidade e Transportes		
<b>PMOT</b>	Plano Municipal de Ordenamento do Território		
<b>PNAC</b>	Plano Nacional para as Alterações Climáticas		
<b>PNAEE</b>	Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética		
<b>PNAI</b>	Plano Nacional de Ação para a Inclusão		
<b>PNPA</b>	Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade		
<b>PNPOT</b>	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território		
<b>Ppar-RLVT</b>	Plano para a melhoria da qualidade do ar na região de Lisboa e Vale do Tejo		
<b>Ppar-RN</b>	Plano para a melhoria da qualidade do ar na região Norte		
<b>PROT</b>	Plano Regional de Ordenamento do Território		
<b>PTEN</b>	Programa para os Tetos de Emissão Nacionais		
<b>SIG</b>	Sistema de Informação Geográfica		
<b>TC</b>	Transporte Coletivo		
<b>TP</b>	Transporte Público		
<b>TI</b>	Transporte Individual		







## Enquadramento





## A. Enquadramento

### A.1. Introdução

No âmbito do designado “Pacote da Mobilidade foi identificada a necessidade de **desenvolver e traçar linhas de orientação para a política nacional de mobilidade** que permitissem ancorar o desenvolvimento e a promoção de **Planos de Mobilidade e Transportes** a uma **estratégia nacional**. Neste sentido, foram desenvolvidas as Diretrizes Nacionais para a Mobilidade que enquadram as várias figuras de planeamento da mobilidade e transportes – Planos de Mobilidade e Transportes (PMT) e Planos de Mobilidade de Empresas e polos geradores e atractores de deslocações (PMEP) – que constituem os instrumentos para a sua operacionalização.

As **Diretrizes Nacionais para a Mobilidade** constituem um **instrumento orientador**, no qual se definem

- uma estratégia de mobilidade, numa perspectiva de sustentabilidade;
- os instrumentos, planos/programas para a sua prossecução;
- a abrangência territorial e a obrigatoriedade de elaboração dos referidos instrumentos;
- os respetivos conteúdos;
- o processo de elaboração, aprovação e participação pública;
- o período de vigência dos referidos instrumentos e as condições da respetiva monitorização e revisão”

### A.2. Estrutura Geral

O presente documento é estruturado em 3 partes principais:

**PARTE I – Contexto para o desenvolvimento das Diretrizes** – Onde é elaborado um breve enquadramento quanto ao contexto europeu e nacional no âmbito do qual são definidas as Diretrizes para a Mobilidade;

**PARTE II - Diretrizes Nacionais** – Onde se apresentam as Diretrizes Nacionais para a Mobilidade;

**PARTE III – Operacionalização das Diretrizes** – Onde se detalham as diversas questões associadas à colocação em prática dos princípios enunciados nas Diretrizes, mas também, os instrumentos de planeamento, a respetiva abrangência e obrigatoriedade, os conteúdos, os momentos e formas de dirigir a participação pública e a divulgação da informação.



Para além dos conteúdos acima descritos, este documento contém ainda uma secção final de **Anexos** onde se apresentam:

- Documentos constituintes do Pacote da Mobilidade
- Metas e compromissos nacionais com impacte na Mobilidade;
- Lista de Concelhos com obrigatoriedade de realização de Planos de Mobilidade e Transportes;
- Principais Etapas dos Planos de Mobilidade e Transportes;
- Estrutura do Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes.
- Estrutura do Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos geradores e atratores de deslocações.

### A.3. Objetivos

As Diretrizes Nacionais definem as principais Linhas de Orientação para a Política Nacional de Mobilidade e devem ser entendidas enquanto instrumento que identifica e enquadra as várias figuras de planeamento da Mobilidade e Transportes.

A sua produção e desenvolvimento tomaram como critérios de base:

1. Os compromissos já assumidos, a nível europeu e que se consubstanciam em metas a atingir pelos diversos Estados Membros, e também aqueles que já se encontram consagrados ao nível legislativo e em instrumentos de planeamento a nível nacional;
2. O respeito pelos princípios da boa governança<sup>2</sup> e da subsidiariedade<sup>3</sup>.

Para além destes princípios base, houve a preocupação de, desde logo, estabelecer mecanismos que, embora orientados para metas comuns, respeitem e tenham em consideração a diversidade e dimensão das áreas em análise (i.e. áreas metropolitanas, capitais de distrito, contexto intermunicipal, espaços concelhios, etc.).

Assim, este documento deve ser visto como um documento de orientação e enquadramento da política de mobilidade. Para auxiliar as autarquias no desenvolvimento dos seus PMT e as

---

<sup>2</sup> Assentes em 5 domínios: abertura (trabalhar de uma forma mais transparente e acessível), participação (ampla participação através de toda a cadeia política – desde a conceção até à execução), responsabilização (maior clareza e responsabilidade de todos os que participam na elaboração e aplicação das políticas), eficácia (resposta às necessidades com base em objetivos claros e adotados ao nível mais adequado) e coerência (as políticas e medidas deverão ser coerentes e perfeitamente compreensíveis).

<sup>3</sup> Assegurar que a tomada de decisão seja feita tão próxima quanto possível do cidadão, ou seja, verificando a cada momento as vantagens de uma ação a nível superior face ao nível local, onde será aplicado.

empresas e organismos interessados, no desenvolvimento dos seus PMEP, recomenda-se a consulta do **Guia para a Elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes**, e do **Guia para elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos** geradores e atratores de deslocações, os quais explicitam os conteúdos e metodologias dos Planos de Mobilidade, tendo em consideração as linhas de orientação definidas nas Diretrizes.

#### A.4. Metodologia adotada

Para o desenvolvimento das Diretrizes Nacionais foram tidas em consideração a realidade nacional e as experiências internacionais, com especial destaque para o disposto na estratégia europeia para a promoção de uma mobilidade sustentável, adotando uma abordagem iterativa seguindo as seguintes etapas:

- Leitura crítica dos documentos estratégicos de referência nacionais e internacionais (e.g., PNPOT, PET, etc.) e avaliação das abordagens adotadas no contexto nacional e em outros países;
- Elaboração das Diretrizes e principais questões quanto à sua operacionalização.

**Quadro 1: Principais documentos analisados**

Política Europeia	Política Nacional
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Livro Branco - Roteiro do espaço único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos - COM (2011) 144 final</li> <li>• Livro Branco - A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções e sua revisão intercalar - COM(2006) 314 final. Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente - COM (2001) 370 final</li> <li>• Livro Verde - Por uma nova cultura de mobilidade urbana - COM(2007) 551 final,</li> <li>• Plano de Ação para a Mobilidade Urbana - COM(2009) 490 final.</li> <li>• Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano -COM(2005) 718 final</li> <li>• Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização - COM(2009) 279 final.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território</li> <li>• ENDS – Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável</li> <li>• PET - Plano Estratégico de Transportes – Mobilidade Sustentável – Horizonte 2011-2015</li> <li>• PNAI – Plano Nacional de Ação para a Inclusão</li> <li>• PNPA - Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade</li> <li>• PAIPDI – Plano de Ação para a Inclusão de Pessoas com Deficiência ou Incapacidade</li> <li>• ENDEF – Estratégia Nacional para a Deficiência</li> <li>• PNAEE - Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética</li> <li>• PNAC - Programa Nacional para as Alterações Climáticas</li> <li>• PTEN - Programa para os Tetos de Emissão Nacionais</li> <li>• PPar - Planos e Programas de melhoria da qualidade do ar na região de Lisboa e Vale do Tejo e Região Norte</li> <li>• ENSR - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015</li> </ul>



A partir da recensão destes documentos, procedeu-se a uma identificação e sistematização das principais tendências e compromissos assumidos, os quais nortearam a própria definição das Diretrizes.

Em paralelo, realizou-se um conjunto de **apresentações/audições com um grupo de peritos convidados** que validaram a metodologia, a estrutura e contribuíram para a discussão de opções estratégicas e dos conteúdos desenvolvidos.

A discussão e reflexão conjunta deste trabalho com o grupo de peritos convidados permitiu à Equipa de consultores aferir a metodologia e a estrutura e contribuiu para a consolidação das opções estratégicas e dos conteúdos. A cada perito foi solicitada pelo IMTT a produção de uma reflexão sobre os documentos apresentados, considerações essas que foram, na sua maioria, internalizadas neste documento final.



# Parte I - Contexto para o Desenvolvimento das Diretrizes







## B Contexto para o Desenvolvimento das Diretrizes

Um dos aspetos essenciais na construção das Diretrizes da Mobilidade foi o de assegurar que as linhas de orientação adotadas refletissem os compromissos assumidos por Portugal ao nível internacional e os objetivos e metas estabelecidos em vários documentos estratégicos produzidos a nível nacional.

Neste capítulo é apresentado o enquadramento geral das grandes tendências e são sistematizados os principais objetivos expressos nos documentos nacionais e europeus de cariz estratégico, sendo disponibilizadas em anexo a síntese dos objetivos e as metas expressas em cada um desses documentos.

### B.1. Tendências e Orientações ao Nível Europeu

“As zonas urbanas estão hoje confrontadas com o **desafio de assegurar a sustentabilidade dos transportes em termos ambientais** (CO<sub>2</sub>, poluição atmosférica, ruído) e de **competitividade** (congestionamento), tendo ao mesmo tempo em conta a **dimensão social**. Esta inclui questões que vão desde a resposta que é necessário dar aos problemas no domínio da saúde e da evolução demográfica, passando pela promoção da coesão económica e social, até à tomada em consideração das necessidades das pessoas com mobilidade reduzida, das famílias e das crianças” (*Comissão das Comunidades Europeias, 2009<sup>4</sup>*).

A política de transportes da União Europeia (UE) até 2010, definida no Livro Branco da Comissão de 2001<sup>5</sup> e objeto de revisão intercalar em 2006<sup>6</sup>, apontava a necessidade de proporcionar aos cidadãos sistemas de transporte eficientes e eficazes que permitam: i) oferecer um nível elevado de mobilidade para as pessoas e empresas em toda a UE; ii) proteger o ambiente, garantir a segurança energética, promover normas mínimas de trabalho para o sector e proteger os passageiros e cidadãos; iii) inovar com vista a apoiar os primeiros dois objetivos de mobilidade e proteção, aumentando a eficiência e sustentabilidade do setor dos transportes em crescimento; iv) estabelecer contactos a nível internacional, projetando as políticas da União a fim de reforçar a mobilidade sustentável, a proteção e a inovação, através da participação em organizações internacionais.

<sup>4</sup> COM(2009) 490 final, Plano de Ação para a Mobilidade Urbana

<sup>5</sup> COM (2001) 370 final. A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções. O livro branco propõe cerca de 60 medidas para pôr em prática um sistema de transportes capaz de reequilibrar os modos de transporte, revitalizar o caminho-de-ferro, promover o transporte marítimo e fluvial e controlar o crescimento do transporte aéreo.

<sup>6</sup> COM(2006) 314 final. Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente.



Em resultado do cumprimento das atribuições da UE, nomeadamente na aplicação prática do princípio da *subsidiariedade*, o Livro Branco apresenta um conjunto limitado de ações para implementação ao nível urbano.

Apesar dessa limitação, a revisão de 2006<sup>7</sup> apresenta, como uma ação a empreender, a preparação de um Livro Verde<sup>8</sup>, o qual foi publicado em Setembro de 2007, e um Plano de Ação para a Mobilidade Urbana, que veio a ser publicado em Setembro de 2009<sup>9</sup>. O Livro Verde foi objeto de larga divulgação, tendo a sua elaboração sido acompanhada de um processo fortemente participado de consulta pública<sup>10</sup>, a nível europeu, versando como temas principais: 1) Vilas e Cidades descongestionadas, 2) Vilas e Cidades mais verdes, 3) Transportes Urbanos mais Inteligentes, 4) Transportes urbanos mais seguros, 5) Criação de uma nova cultura de mobilidade e 6) Recursos Financeiros.

Os resultados deste processo serviram de base à definição do Plano de Ação para a Mobilidade, já em 2009, o qual apresenta um leque de ações a realizar pela Comissão, até 2012, repartidas por seis temas: 1) Promoção de políticas integradas, que entre outras ações propõe acelerar a adoção de planos de mobilidade urbana sustentável; 2) Ação centrada nos cidadãos, ao nível dos: direitos dos passageiros nos transportes públicos urbanos; da melhoria da acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada; da melhoria da informação sobre viagens, entre outros; 3) Tornar os transportes mais ecológicos, incluindo a promoção da investigação e demonstração para veículos com emissões mais baixas ou nulas, o estudo sobre os aspetos urbanos da internalização dos custos externos e o intercâmbio de informações sobre regimes de tarifação urbana; 4) Reforço do financiamento, com avaliação das necessidades de financiamento futuro; 5) Partilha de experiências e conhecimentos, designadamente através da modernização da recolha de dados e estatísticas e a criação do observatório da mobilidade urbana; 6) Otimização da mobilidade urbana, com ações nos domínios do transporte urbano de mercadorias e utilização dos sistemas de transporte inteligentes (ITS) em prol da mobilidade urbana.

A publicação deste Plano de Ação indica a intenção da Comissão Europeia de aumentar as suas atividades no domínio da mobilidade urbana, nomeadamente ao nível das ações de apoio à implementação de políticas e medidas e ao fornecimento e partilha de informação, assumindo-se como um marco importante nas políticas de mobilidade. Por outro lado, vem confirmar a aposta da Comissão Europeia na promoção do desenvolvimento de planos de mobilidade urbana sustentável,

---

<sup>7</sup> COM(2006) 314 final. Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente

<sup>8</sup> COM(2007) 551 final, Por uma nova cultura de mobilidade urbana

<sup>9</sup> COM(2009) 490 final. Plano de Ação para a Mobilidade Urbana.

<sup>10</sup> Em Portugal, o IMTT realizou duas sessões em Lisboa e no Porto, onde participaram cerca de 500 pessoas.

que abrangem o transporte de mercadorias e passageiros em zonas urbanas e periurbanas<sup>11</sup>.

Simultaneamente, a Comissão Europeia lançou um conjunto de iniciativas com o objetivo de iniciar o debate sobre a política Europeia de Transportes para o período pós-2010. Assim, em Junho de 2009, a Comunicação sobre o futuro dos transportes na Europa<sup>12</sup> identifica as tendências e os desafios que o sector dos transportes enfrenta, lançando um processo de consulta e debate quanto ao conjunto de objetivos e políticas para os atingir.

Os resultados da consulta efetuada aos *stakeholders* e a sua visão sobre o futuro da política Europeia de transportes foram incorporados pela Comissão Europeia, que lançou em Março de 2011 um novo Livro Branco - «Roteiro do espaço único europeu dos transportes»<sup>13</sup> que orientará a política de transportes no período 2010-2050, refletida em 10 metas e 40 iniciativas. O grande desafio passa por tornar o sistema de transportes menos dependente do petróleo, sem sacrificar a sua eficiência nem comprometer a mobilidade.

O novo Livro Branco apresenta ainda a novidade da formalização dos Planos de Mobilidade Urbana como instrumento para uma abordagem integrada e coerente ao ordenamento do território, desenvolvimento de infraestruturas, política de transporte público, entre outros. Estes planos, para além de se constituírem como uma oportunidade para dialogar com os cidadãos, refletir sobre as necessidades a longo prazo e fixar objetivos, permitem também enquadrar o respetivo planeamento financeiro, a obtenção de fontes e mecanismos de financiamento adequados. O documento refere mesmo que as grandes cidades deverão ser incentivadas a estabelecer planos de mobilidade urbana, enquadrados com os respetivos planos de ordenamento do território.

Iniciativas definidas pelo **Livro Branco** para os **Planos de Mobilidade Urbana**<sup>14</sup>:

- « Estabelecer ao nível europeu procedimentos e mecanismos de apoio financeiro para a preparação de auditorias da mobilidade urbana e elaboração de planos de mobilidade urbana, assim como um marcador europeu de mobilidade urbana baseado em objetivos comuns. Estudar a possibilidade de uma metodologia obrigatória nas grandes cidades, de acordo com normas nacionais baseadas em orientações da UE.
- Subordinar a concessão de financiamentos dos fundos de coesão e de desenvolvimento regional à apresentação, pelas cidades e regiões, de um certificado válido de auditoria, emitido por instâncias independentes, que ateste o seu desempenho em termos de mobilidade urbana sustentável.
- Estudar a possibilidade de um quadro de apoio europeu para a execução progressiva de planos de mobilidade urbana nas cidades europeias.
- Integrar a mobilidade urbana numa possível parceria de inovação «cidades inteligentes».
- Incentivar os grandes empregadores a elaborarem planos próprios de gestão da mobilidade. »

<sup>11</sup> Este tipo de ação já tinha sido preconizado no âmbito da Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano (COM(2005) 718 final) onde “a Comissão recomenda com insistência às autoridades locais que elaborem e apliquem planos sustentáveis de transporte urbano.”

<sup>12</sup> COM(2009) 279 final. Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização.

<sup>13</sup> COM (2011) 144 final, Livro Branco Roteiro do espaço único europeu de transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos

<sup>14</sup> COM (2011) 144 final, Livro Branco, Anexos, pp. 29



Em paralelo com a referida comunicação sobre o futuro dos transportes, a Comissão Europeia lançou a iniciativa “Emissões GEE nos transportes da UE: rotas para 2050”<sup>15</sup>, a qual tem por objetivo estimular o debate sobre as ações que necessitam de ser tomadas no médio e longo prazo para reduzir as emissões de GEE nos transportes na UE. O projeto contempla a apresentação de estudos sobre as perspetivas de evolução do sector e das suas emissões até 2050 e a realização de reuniões com os *stakeholders*. Em parte este projeto surge na sequência da adoção do pacote energia-clima, que estabelece os instrumentos de redução das emissões de GEE na UE até 2020. No essencial a legislação adotada aponta para uma redução de 20% das emissões de GEE na Comunidade em 2020, face ao ano de referência 1990.

Este pacote energia-clima, habitualmente designado por estratégia 20-20<sup>16</sup>, inclui diversas ações com enfoque no sector dos transportes, nomeadamente a inclusão da aviação civil no Comércio Europeu de Licenças de Emissão, a adoção de metas de energia renovável nos transportes, a adoção de novas regras quanto às normas de qualidade dos combustíveis e de novos limites de emissão de CO<sub>2</sub> para veículos ligeiros de passageiros novos<sup>17</sup>. Naturalmente que as medidas deste pacote terão efeitos importantes no desempenho ambiental global do sistema de transportes, através da promoção de veículos e combustíveis mais limpos. No entanto, dado o carácter global destas medidas, i.e. são aplicadas à escala Europeia, torna-se difícil estimar o impacto numa área urbana específica.

Refira-se ainda a adoção da Diretiva 2008/50/CE, relativa à qualidade do ar ambiente que reúne numa única Diretiva um conjunto de vários diplomas que regulavam esta matéria. Relativamente ao sector dos transportes, que contribui decisivamente para os problemas de poluição do ar em áreas urbanas, importa sublinhar que se mantêm a maior parte das regras das Diretivas anteriores, que estão na origem da necessidade de preparação de Planos de Melhoria da Qualidade do Ar em certas aglomerações. São ainda reforçados aspetos importantes, nomeadamente a introdução de limites de concentração de partículas finas na atmosfera (PM<sub>2,5</sub>). Relativamente ao ruído não têm havido alterações legislativas relevantes, sendo que a Diretiva 2002/49/CE, transposta pelo Decreto-lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, deverá ser objeto de revisão. No domínio da segurança rodoviária importa sublinhar a meta de redução das fatalidades em acidentes rodoviários definida no Livro Branco sobre a política europeia de transportes de 2001, que esteve na origem da publicação em 2003 de um Programa de Ação Europeu “Reduzir para metade o número de vítimas

---

<sup>15</sup> <http://www.eutransportghg2050.eu/>

<sup>16</sup> SEC(2010) 1346, Energy 2020: A strategy for competitive, sustainable and secure energy

<sup>17</sup> Regulamento (CE) N. 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009 que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros

da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos”<sup>18</sup>.. Nas suas novas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020<sup>19</sup>, a Comissão preconiza a redução para metade, até 2020, do número total de vítimas mortais de acidentes de viação na União Europeia, a partir dos resultados alcançados em 2010.

Em síntese, os principais desafios da Política Europeia de Transportes podem resumir-se nos seguintes tópicos:

- Assegurar condições de acessibilidade e mobilidade para todas as pessoas (incluindo as pessoas de mobilidade condicionada), garantindo boas condições de segurança e fiabilidade;
- Reduzir o número de vítimas de acidentes de transporte;
- Reduzir os impactos ambientais do sector dos transportes;
- Melhorar a eficiência energética dos transportes e reduzir a dependência dos combustíveis fósseis; e
- Garantir uma boa integração entre as atividades de ordenamento territorial, planeamento urbano e os sistemas de transporte.

## **B.2. Orientações e compromissos ao Nível Nacional**

No contexto nacional assumem particular relevância os documentos de planeamento, estratégicos e programáticos que se referem a seguir. A relevância decorre, por um lado, do seu cariz estratégico, e, por outro lado, dos compromissos expressos nas suas orientações.

- **Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)**<sup>20</sup> estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial. O programa de ação do PNPOT apresenta um conjunto de seis objetivos estratégicos. Cada objetivo estratégico é declinado em objetivos específicos e, dentro destes, em medidas prioritárias. Entre as diversas medidas prioritárias refira-se as que apontam para: o desenvolvimento de planos de transportes urbanos sustentáveis, visando reforçar a utilização do transporte público e a mobilidade não motorizada e melhorar a qualidade do ar, nomeadamente em áreas de grande densidade populacional; a regulamentação da utilização de veículos em meio urbano, tanto de transporte público como individual, de passageiros ou de

---

<sup>18</sup> COM(2003) 311 final

<sup>19</sup> COM(2010) 389 final

<sup>20</sup> Lei 58/2007, de 4 de Setembro



mercadorias e mistos, definindo índices de emissão admissíveis, através de medidas incidentes na aquisição e na utilização; ou a promoção de planos de mobilidade intermunicipais que contribuam para reforçar a complementaridade entre centros urbanos vizinhos e para uma maior integração das cidades com o espaço envolvente e que contemplem o transporte acessível para todos.

- **Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável (ENDS)**<sup>21</sup> constitui um instrumento de orientação estratégica que visa nortear o processo de desenvolvimento do País numa perspectiva de sustentabilidade, definindo sete objetivos principais. Para cada um destes objetivos a ENDS identifica prioridades estratégicas, vetores estratégicos e metas. Entre as metas que se apresentam como mais relevantes na área dos transportes e mobilidade referem-se: i) crescimento sustentado, competitividade à escala global e eficiência energética; ii) melhor ambiente e valorização do Património; iii) melhor conectividade internacional do país e valorização equilibrada do território
- **Plano Estratégico de Transportes (PET)**<sup>22</sup>, publicado em Novembro de 2011, estabelece os princípios orientadores da atuação do sector das infraestruturas e transportes, concretizando um conjunto de reformas estruturais a executar no horizonte 2011-2015. Os vetores de atuação prioritária definidos passam por:
  - i. “Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;
  - ii. Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional;
  - iii. Assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social.”

No âmbito do terceiro vetor de atuação, é referida a importância do dimensionamento dos sistemas de transporte que respondam adequadamente “à procura e às necessidades de mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, privilegiando os modos de transporte que, em cada caso, se revelem mais eficientes para o concretizar”.

O plano realça ainda a necessidade de “promover a coesão territorial, descentralizando parte da atual organização dos sistemas de transportes públicos para as Autarquias, dotando-as dos mecanismos legais que lhes permitam assumir a sua organização, capturando os benefícios da gestão de proximidade e da correta articulação entre as políticas de transportes e as políticas de desenvolvimento do território.”

Este documento vem igualmente clarificar o papel do Estado nos seus diferentes domínios de atuação: coordenação estratégica, regulação, investimento e operação e exploração.

---

<sup>21</sup> RCM 109/2007, de 20 de Agosto

<sup>22</sup> RCM 45/2011 de 10 de Novembro, Plano Estratégico de Transportes – Mobilidade Sustentável, Horizonte 2011/2015



- **Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR)**<sup>23</sup>, apresentada pela ANSR na sequência do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, define objetivos estratégicos e metas de redução da sinistralidade rodoviária para 2011 e 2015, bem como objetivos operacionais e um conjunto de ações-chave a aplicar, com vista a colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixa sinistralidade rodoviária (medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes). A ENSR identifica 5 objetivos estratégicos e respetivas metas de redução para 2011 e para 2015 relativos a: i) condutores de veículos de duas rodas a motor; ii) condutores de automóveis ligeiros; iii) peões; iv) sinistralidade dentro das localidades e, v) condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas.
- O **Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA)**<sup>24</sup>, o **Plano de Ação para a Inclusão das Pessoas com Deficiência ou Incapacidade (PAIPDI)**<sup>25</sup> e, mais recentemente, a **Estratégia Nacional para a Deficiência (ENDEF)**<sup>26</sup> constituem instrumentos estruturantes das medidas que visam a melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos e, em especial, a realização dos direitos de cidadania das pessoas com necessidades especiais. No âmbito destes planos são definidos objetivos e medidas específicas para a melhoria da acessibilidade aos equipamentos públicos e serviços de transporte (Linha 3 do PNPA – Promover a Acessibilidade aos Transportes). A ENDEF estabelece cinco eixos estratégicos, sendo de assinalar o eixo nº 4 - «Acessibilidade e Design para todos», cujo objetivo passa por promover a acessibilidade física ao meio edificado, nomeadamente equipamentos e meios de transporte, com remoção de obstáculos e barreiras.
- **Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE)**<sup>27</sup> é um plano de ação agregador de um conjunto de programas e medidas de eficiência energética, num horizonte temporal que se estende até ao ano de 2015, definindo como objetivo obter uma economia anual de energia de 1% até ao ano de 2016, tomando como base a média de consumos de energia final, registados no quinquénio 2001-2005 (i.e., melhoria de eficiência energética equivalente a 10% do consumo final de energia). O PNAEE abrange quatro áreas específicas, objeto de orientações de cariz predominantemente tecnológico: Transportes, Residencial e Serviços, Indústria e Estado. A área dos Transportes, agrupa três programas de melhoria da eficiência energética, os quais fixam um conjunto de medidas e metas a atingir, designadamente o Programa “renove o carro”, Programa “Mobilidade Urbana e Sistema de Eficiência Energética nos Transportes”. No âmbito da execução do Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética, o Governo pretende posicionar o País como pioneiro na adoção de novos modelos para a mobilidade, ambientalmente sustentáveis e que possam explorar a

<sup>23</sup> RCM 54/2009, de 26 de Junho

<sup>24</sup> RCM 9/2007, de 17 de Janeiro, PNPA - Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade, 2010-2015

<sup>25</sup> RCM 120/2006, de 21 de Setembro, PAIPDI - Plano Nacional para a Integração de Pessoas com Deficiência, 2006-2009

<sup>26</sup> RCM 97/2010 de 14 de Dezembro, ENDEF – Estratégia Nacional para a Deficiência, 2010-2013

<sup>27</sup> RCM 80/2008, de 20 de Maio





relação com a rede elétrica e a integração com as cidades. O Programa para a Mobilidade Elétrica, o qual tem como objetivo a introdução e massificação da utilização do veículo elétrico, constitui uma das faces mais visíveis do PNAEE.

- **Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC)**<sup>28</sup>, contempla um conjunto de políticas e medidas nos diversos sectores da economia portuguesa que conduzirá, no período 2008 a 2012, a um controlo das emissões de GEE por forma a convergir para o cumprimento das obrigações nacionais do Protocolo de Quioto. Foram definidas Políticas e Medidas e metas de redução das emissões de GEE em Portugal, revendo os inventários nacionais e o grau de implementação das ações previstas no primeiro PNAC, em 2004, e definindo novas medidas adicionais. Em 2008 o Governo adotou um conjunto adicional de medidas, sendo previsível uma nova versão do PNAC para o período 2012-2020.
- A **Diretiva 2001/81/CE**, transposta para o direito nacional pelo Decreto-lei nº 193/2003, de 22 de Agosto, introduz tetos de emissões nacionais de um conjunto de poluentes atmosféricos (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, COV e NH<sub>3</sub>) até 2010, tendo ainda estabelecido a obrigação de desenvolver um programa nacional para a redução das emissões desses poluentes. Esse programa começou a ser desenvolvido em 2002 e foi objeto de revisão em 2006.
- O **Decreto-Lei nº 276/99** define as linhas de orientação da política de gestão da qualidade do ar, transpondo a Diretiva n.º 96/62/CE. Este documento, prevê que as CCDDR deverão “tomar as medidas necessárias para garantir a observância dos valores limite em todo o território”, devendo estabelecer “planos de ação imediata sempre que se verificar o risco dos valores limite e/ou dos limiares de alerta serem excedidos”. Em Portugal estão aprovados dois Planos de Melhoria da Qualidade do Ar (PPar): o PMQA na Região de Lisboa e Vale do Tejo (PPar-LVT), aplicável às aglomerações da Área Metropolitana de Lisboa Norte (concelhos de Amadora, Cascais, Lisboa, Loures, Odivelas, Oeiras, Sintra e Vila Franca de Xira), Área Metropolitana de Lisboa Sul (concelhos de Almada, Barreiro, Moita, Seixal e Sesimbra) e Setúbal (concelho de Setúbal)<sup>29</sup>; e PPar na Região do Norte, aplicável às aglomerações Porto Litoral, Vale do Ave e Vale do Sousa<sup>30</sup>. Cada um destes programas inclui um conjunto importante de medidas aplicáveis ao sector dos transportes.

Deverá ainda fazer-se referência ao Despacho Interministerial nº 11125/2010<sup>31</sup> que concretiza a

---

<sup>28</sup> RCM 104/2006 de 23 de Agosto

<sup>29</sup> Aprovado pela Portaria n.º 715/2008, a 6 de Agosto de 2008 e aprovado o programa de execução pelo Despacho n.º 20763/2009

<sup>30</sup> Aprovado pela Portaria n.º 716/2008, a 6 de Agosto de 2008 e aprovado o programa de execução pelo Despacho n.º 20762/2009

<sup>31</sup> Despacho nº 11125 da Presidência do Conselho de Ministros e Ministérios da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, do Ambiente e do Ordenamento do Território e da Educação, de 7 de Julho de 2010





Resolução da Assembleia da República nº 3/2009, e que cria um Grupo de Trabalho Interministerial para a elaboração de um Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves. Este plano, em elaboração, tem como principal objetivo a promoção dos modos de deslocação suaves, através da promoção do diálogo e da reflexão entre entidades; do reforço da sua aprendizagem em contexto escolar; do desenvolvimento de campanhas e estratégias de sensibilização, assim como ações de educação para a sua utilização; do apoio a projetos de investigação e implementação de projetos-piloto; da interação com os sistemas de transporte público; mas também do estabelecimento de metas verificáveis, como aumentar a percentagem de ciclistas em circulação em Portugal.

Como se depreende da súmula apresentada, completada pelo conjunto de metas e compromissos estabelecidos em cada caso (Anexo 1), vários são os documentos que apontam para a necessidade de alterar aspetos relacionados com a mobilidade e os transportes. Com efeito, os atuais padrões de mobilidade e as suas consequências apontam para a necessidade de mitigar os seus efeitos negativos e tentar chegar a um desenvolvimento mais sustentável, contudo, tendo em consideração que grande parte das questões mais prementes relacionadas com o sistema de acessibilidades e transportes - como o congestionamento rodoviário e a disponibilidade de alternativas atrativas ao automóvel particular - são essencialmente de natureza local ou regional, não existe até ao momento, nenhum documento que oriente os municípios para o desenvolvimento de um plano integrado de intervenção que responda aos objetivos enunciados nesses vários documentos.

Nesse sentido, foi identificada a necessidade de **desenvolver e traçar linhas de orientação para a política nacional de mobilidade** que permitam ancorar o desenvolvimento e a promoção de **Planos de Mobilidade e Transportes** a uma **estratégia nacional**. Este objetivo traduziu-se na produção do presente documento que se designa “Diretrizes Nacionais para a Mobilidade”.





## **Parte II - Diretrizes Nacionais para a Mobilidade**





## C Diretrizes Nacionais para a Mobilidade

As Diretrizes Nacionais para a Mobilidade constituem-se como um **instrumento orientador** e para tal são seguidamente enunciados os princípios fundamentais e pilares para a sua elaboração, bem como as suas linhas de orientação (as Diretrizes propriamente ditas).

### C.1. Princípios fundamentais e pilares para a elaboração das Diretrizes

O processo de definição das diretrizes para a mobilidade procurou garantir o cumprimento de um conjunto de **princípios base**, designadamente: **intemporalidade, flexibilidade e adaptabilidade, integração e fácil compreensão**, sistematizando-se no quadro seguinte as preocupações subjacentes a estes princípios base.

**Quadro 2: Princípios orientadores para o desenvolvimento das Directrizes**

<b>Intemporais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantindo que os objetivos traçados não reflitam preocupações de curto prazo ou conjunturais. As diretrizes devem ser tanto quanto possível perenes e estabelecerem orientações válidas para o curto, médio e longo prazo</li> </ul>
<b>Integradoras dos compromissos estabelecidos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integrando os compromissos estabelecidos por Portugal a nível internacional e nacional</li> </ul>
<b>Flexíveis e Adaptáveis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flexíveis e adaptáveis aos diferentes contextos, permitindo considerar as diferenças que existem entre os concelhos do litoral versus interior, das zonas rurais versus áreas urbanas, em função da topografia, do contexto da situação atual, etc. A profundidade e complexidade com que os diversos conteúdos são tratados deve também ser adaptada em função da diversidade de contextos</li> </ul>
<b>Compreensíveis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tendo como destinatário um conjunto variado de atores, muitos deles sem formação específica na área do planeamento e da gestão da mobilidade, uma das preocupações que esteve subjacente à elaboração das diretrizes prendeu-se com a simplicidade da sua formulação de modo a que estas sejam compreensíveis sem ambiguidades</li> </ul>



Adicionalmente, consideram-se como **pilares base** no desenvolvimento e aplicação das Diretrizes, três vetores de sustentação, e transversalmente o objetivo de **promoção da melhoria da qualidade de vida**:

EFICIÊNCIA	A oferta de transporte deve atender à quantidade e requisitos da procura e ser orientada para a minimização do consumo de recursos (tendo em consideração os produtores, consumidor e sociedade)
EQUIDADE	As intervenções devem visar o alargamento da base social de fruição (acesso, tempo, custo) da mobilidade
SUSTENTABILIDADE	As soluções devem atender a critérios económicos, ambientais, sociais, nomeadamente considerando a interação entre os transportes e outras políticas (usos do solo, energia, ambiente, ...)

## C.2. Diretrizes Nacionais

Considerando os princípios e pilares acima descritos **são estabelecidas onze linhas de orientação para a Mobilidade**. As linhas de orientação devem ser entendidas como o conjunto de princípios a reter, não sendo obrigatório que sejam cumpridas de forma exaustiva por todos os municípios que pretendam estabelecer um modelo de gestão da mobilidade equilibrado e eficiente, devendo ser aplicadas de acordo com as características específicas de cada área de intervenção.

No sentido de tornar mais claras as opções tomadas, é recomendável que em cada caso sejam explicitadas as razões que levam a considerar a aderência (ou rejeição) de alguma(s) das linhas de orientação.

A ordem pelas quais são apresentadas não obedece a qualquer hierarquia, com exceção do que se refere às questões de participação pública e sistema de informação que devem ser vistos como linhas de orientação transversais a serem refletidas em todas as restantes orientações.

O Quadro 3 sintetiza os principais objetivos subjacentes a cada uma das Diretrizes.

### Quadro 3: Linhas de Orientação e principais objetivos

A

Definir e garantir níveis adequados de **acessibilidade** oferecida pelo sistema de transportes **a todos os cidadãos**

Pretende-se:

- Assegurar que o **sistema de transportes não exclui** algumas áreas urbanas, categorias de utilizadores e/ou grupos de cidadãos, considerando os fatores do preço, tempo de deslocação, frequência e horários de serviço, existência de alternativas e a acessibilidade física
- **Melhorar as condições de acessibilidade** considerando **todos os modos de transporte**

B

Estabelecer uma **configuração eficiente** do sistema de acessibilidades

Procurando soluções:

- que considerem os **vários modos de transporte** de forma integrada e tirando partido das suas potencialidades
- **diferenciadas** consoante a densidade da procura
- **adaptadas** ao contexto urbano, às diferenças na semana (dias úteis vs fins-de-semana) e aos períodos horários considerados
- **concretizadas** através do desenho adequado do sistema de transportes (e.g. rede de TP e das infraestruturas) e das especificações da oferta (e.g. gestão do estacionamento, características técnicas do sistema)

C

**Sustentação económica** como garante da estabilidade da oferta

O sistema de mobilidade deve contribuir para uma economia competitiva e uma alocação racional de recursos financeiros, o que passa por defender que:

- o **modelo global de financiamento** deve ser definido ao nível do sistema de mobilidade e não de cada uma das suas componentes
- os **orçamentos de exploração** devem ser **equilibrados** (distinguindo serviço público e serviço social)
- as **fontes de receita** do sistema de mobilidade devem ser **diferenciadas**, podendo incluir contributos dos utilizadores (possível internalização dos custos externos), dos beneficiários indiretos e dos orçamentos públicos em suporte a políticas de equidade
- a **transparência** quanto a custos, transferências financeiras, produção e resultados

D

Melhorar a qualidade de vida dos cidadãos pela **redução dos impactes negativos** (sociais, ambientais e económicos) da mobilidade

Assegurar que a mobilidade urbana evolui através:

- da **contenção** do volume global de viagens motorizadas (vkm), sobretudo em transporte individual com baixas taxas de ocupação
- do uso de modos de **transporte mais limpos e mais seguros**
- de **tecnologias de transporte e soluções eficientes na infraestrutura**, em cada modo e na articulação entre estes
- do reforço de ações que visem **aumentar o sentimento de segurança pessoal dos passageiros**
- da **redução dos custos de externalidade** para pessoas, organizações e sociedade decorrentes do congestionamento, através da **promoção da diversidade de soluções**



## E

### Criar boas condições para os modos não motorizados, particularmente para o peão

É fundamental reconhecer a importância dos modos de transporte não motorizados, seja como modo único ou como adutor de outros. Como tal importa promover:

- a existência de **boas condições de serviço** para os peões e ciclistas
- a **adoção de estilos de vida mais saudáveis**
- um **sistema urbano mais eficiente**, com maior acessibilidade de proximidade e com menos emissões nocivas

## F

### Promover um uso racional dos modos individuais motorizados

O que passa por:

- desenvolver **redes rodoviárias hierarquizadas** que contribuam para a redução dos impactes do tráfego na qualidade de vida das populações e das áreas urbanas
- promover a **transferência modal** para modos mais sustentáveis nas deslocações de curta/ média distância
- promover uma **maior independência das crianças** em idade escolar **nos** seus **percursos casa-escola**
- promover **maiores taxas de ocupação** dos veículos
- promover a **eco condução**
- divulgar os **custos reais** da utilização do automóvel

## G

### Assegurar serviços de transportes públicos de boa qualidade e com características técnicas adequadas à procura

Conciliar eficiência e equidade implica a disponibilização de soluções de TP a preços acessíveis e com boa cobertura no espaço e no tempo:

- considerando **soluções de transporte variáveis e adaptadas** aos níveis de densidade da procura, períodos horários ou dias da semana (ex. serviços regulares em veículos de dimensões variáveis ou serviços a pedido)

## H

### Integração das políticas de usos do solo e de transportes

Promover a adoção de ações que contribuam para que as intervenções no território e em particular nos novos desenvolvimentos urbanos, sejam planeados numa ótica de:

- desenvolvimento de **soluções urbanas compactas** e aposta na **diversidade e complementaridade** das funções urbanas, de modo a favorecer a mobilidade em modos não motorizados
- garantir através do desenho urbano a **boa legibilidade** das redes pelos diferentes utilizadores, através da sua estruturação, adequada hierarquização e sinalização
- garantir **serviços adequados** (competitivos) de TP aos **principais polos atratores/geradores de deslocações** e integração desses polos no tecido urbano e rede de modos suaves
- introduzir as necessidades da **distribuição urbana** de mercadorias no **processo de planeamento**



I

Promover a **integração física, tarifária, lógica e institucional** dos diferentes componentes do sistema de mobilidade

Garantir a existência de um sistema multimodal de mobilidade em que os utilizadores de vários modos de transporte não são penalizados pela falta de integração entre os mesmos, cobrindo:

- a **operacionalização das entidades planeadoras e gestoras da mobilidade**
- a **reformulação e modernização do quadro legal e regulamentar** do sector dos transportes de passageiros
- a facilidade de utilização combinada de modos de transporte, assegurando uma **integração tarifária** (utilização do mesmo título de transporte), **física** (funcionalidade de interfaces) e **lógica** (informação e integração de horários)

J

Melhorar a **informação** aos cidadãos sobre o sistema de transportes e mobilidade

Assegurar que o planeamento da mobilidade também inclui a necessidade de informação e sensibilização dos cidadãos, o que passa por:

- garantir a existência de **informação atualizada e integrada** sobre o sistema de transportes e mobilidade
- adotar soluções de **informação em tempo real**, capitalizando progressos ao nível das TIC
- informar e sensibilizar sobre os **custos reais** associados à utilização dos vários modos de transporte

K

Assegurar a **participação pública** nos processos de decisão associados à mobilidade

Esta orientação visa assegurar que a política de mobilidade é desenvolvida de forma transparente e participativa:

- facilitar a **participação dos cidadãos e dos vários agentes**, desde as primeiras fases de planeamento
- comunicar as bases para a **decisão de forma transparente e inteligível** pela população em geral
- intensificar ações de educação, formação e sensibilização para uma nova cultura da mobilidade





## Parte III - Operacionalização das Diretrizes







## D

# Instrumentos para a prossecução da Estratégia de Mobilidade

As Diretrizes Nacionais para a Mobilidade podem ser operacionalizadas através de um conjunto vasto de instrumentos, que podem passar pela definição de redes de TP, definição de políticas tarifárias, contratualização de serviços de transporte, etc..

Os Planos de Mobilidade e Transportes (PMT).<sup>32</sup>, pela sua abrangência temática, identificam e potenciam formas de melhor planear e gerir o sistema de acessibilidades e mobilidade de um território concelhio ou de um território alargado a um conjunto de concelhos com acentuadas relações de interdependência funcional.

Os Planos de Mobilidade de Empresas e Polos geradores e atratores de deslocações (PMEP) identificam e potenciam formas de melhor gerir a mobilidade dos colaboradores, visitantes e fornecedores de uma unidade empresarial, equipamento ou polo.

Os primeiros são instrumentos a promover por municípios ou por associações de municípios, os segundos por empresas ou entidades gestoras de organismos diversos como são os casos de universidades, hospitais, serviços públicos, etc.<sup>33</sup>

Os Planos de Mobilidade e Transportes (PMT), da responsabilidade da administração pública, assumem-se como o instrumento fundamental para a operacionalização das Diretrizes Nacionais para a Mobilidade.

## D.1. Abrangência territorial dos PMT

Um **Plano de Mobilidade e Transportes** é um **instrumento de planeamento que define a estratégia global de intervenção em matéria de organização das acessibilidades e gestão da mobilidade**. Pode ser:

- De **âmbito regional, intermunicipal ou metropolitano**, se for entendido que as dinâmicas atuais, ou que se pretendam fomentar num quadro de desenvolvimento regional, são de molde a tornar vantajoso o desenvolvimento de um Plano de Mobilidade Regional (ou Metropolitano);
- De **âmbito concelhio**, resultando o Plano de Mobilidade num Programa de Ação do município no que respeita à gestão da mobilidade.

---

<sup>33</sup> Consultar “Pacote da Mobilidade – Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos”, IMTT, 2011



A decisão da abrangência territorial do Plano, intermunicipal ou concelhio, não invalida que, embora estudando-se o respetivo território como um todo, possa ser definido o aprofundamento das ações relativamente a determinadas áreas (aglomerados urbanos, territórios de expansão urbana, zonas de baixa densidade, entre outros) ou temas específicos (e.g., soluções de transportes flexíveis, logística, circulação e estacionamento, interfaces de transportes).

## D.2. Obrigatoriedade de realização dos PMT

Para garantir a aplicação dos princípios enunciados nas Diretrizes, passando as populações e territórios abrangidos a beneficiar de uma visão integrada e de soluções coerentes de mobilidade e transportes, são estabelecidas prioridades para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes (PMT) a que se associa a obrigatoriedade de realização dos PMT respetivos.

Nesse sentido, após a entrada em vigor das Diretrizes, para além dos Planos de Mobilidade e Transportes previstos para as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto<sup>34</sup>, **são obrigatórios** os PMT:

- No **prazo máximo de 5 anos**, para todos os concelhos com mais de 50 mil habitantes<sup>35</sup> (ou próximo desse limiar) e em todos os restantes concelhos com cidades capitais de distrito.

Com este calendário, seria atingida, no horizonte temporal referido, a meta de cerca de 70% da população (pelo menos), a residir em concelhos com PMT. Os concelhos para os quais a realização dos PMT é obrigatória constam do anexo 2 a este documento.

**São recomendáveis**, neste período, os PMT de Consórcios de Concelhos que pretendam realizar Planos de Mobilidade Intermunicipais, desde que cumprindo obrigatoriamente o primeiro critério, e um dos seguintes critérios:

- i) Contiguidade e exclusividade na agregação.
- ii) Concelhos identificados como pertencentes a uma aglomeração ou sistema urbano no PROT correspondente ou que apresentem dinâmicas interconcelhias iguais ou superiores

<sup>34</sup> Lei 1/2009 de 5 de Janeiro que consagra os Planos de Mobilidade e Transportes nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto com a designação de Plano de Deslocações Urbanas (PDU)

<sup>35</sup> Incluem-se os concelhos localizados nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto com mais de 50 mil habitantes.



a 10% da mobilidade pendular do total dos concelhos (Censos).

- iii) Dimensão populacional  $\geq 100$  mil habitantes.

São **voluntários** para os restantes concelhos com limiares populacionais inferiores a 50 mil habitantes.

### D.3. Financiamento

O carácter obrigatório da realização dos PMT no prazo máximo legalmente definido terá tradução num esquema de penalizações e incentivos, em conformidade com as seguintes orientações gerais:

- Os municípios cumpridores terão acesso a apoios e incentivos financeiros, quer para elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes, quer para a realização dos investimentos decorrentes das propostas neles contidas.
- Os municípios não cumpridores serão penalizados pela impossibilidade de acesso a quaisquer apoios financeiros do Estado ao investimento municipal, nos domínios da acessibilidade, dos transportes e da mobilidade.

### D.4. Principais conteúdos dos PMT

Os PMT deverão ser adaptados à diversidade geográfica, contextos de desenvolvimento ou à dimensão dos municípios.

As **Diretrizes estabelecem um quadro de referência** para o desenvolvimento dos principais conteúdos dos planos, **permitindo a sua adaptação ao contexto e objetivos locais**. Para além dos conteúdos, também o grau de detalhe das análises e propostas poderá ser diferenciado consoante a dimensão e complexidade da área de intervenção considerada. O carácter do plano também poderá variar em função destes parâmetros e dos objetivos a alcançar, assumindo um papel mais estratégico nas áreas de intervenção de maior dimensão, e um papel mais operacional quando aplicado em zonas com menor dimensão.

No processo de elaboração dos PMT recomenda-se que os Municípios consultem as sugestões presentes no Guia para Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes. **As principais etapas de um PMT e a estrutura do Guia constam respetivamente dos anexos 3 e 4 deste**



## documento.

A maior parte das análises dos temas abordados nos planos intermunicipais (Quadro 4) poderá recair sobre **macro zonas e redes de transportes e infraestruturas estruturantes**, enquanto nos municípios de menor dimensão (menos de 50 mil habitantes) a escala de intervenção poderá ter como âmbito os **polos e redes mais locais**. A introdução de alguns temas nestes últimos concelhos poderá não ser necessária, como por exemplo, a elaboração de uma conta pública de deslocações.















O Quadro 4 ilustra a ideia de **flexibilidade dos conteúdos em função da dimensão territorial e da complexidade dos problemas**.




**Quadro 4: Conteúdos dos PMT**

		+ Estratégico		+ Operacional	
Conteúdos dos PMT		Intermunicipais	Conc > 100 mil hab.	Conc 50-100 mil hab.	Conc < 50 mil hab.
Ocupação do território					
Padrões de mobilidade					
Hierarquização e qualificação das redes e sistemas de transportes	Rede rodoviária				
	Transporte Coletivo				
	Interfaces de transporte				
	Táxis				
	Transporte flexível				
	Redes pedonais Redes cicláveis				
Gestão do estacionamento					
Logística urbana					
Segurança rodoviária					
Qualidade do ambiente urbano					





Conteúdos dos PMT	Intermunicipais	Conc > 100 mil hab.	Conc 50-100 mil hab.	Conc < 50 mil hab.
Programa de investimentos (orçamentação das propostas)				
Indicadores de monitorização				
Modelo tarifário				
Conta pública de deslocações				

Detalhe de análise:  Macro zonas e redes estruturantes  Polos urbanos e rede principais e secundárias  
 Considerando também os polos e redes locais

Procurando contribuir para a correta leitura da tabela anterior, descrevem-se o nível de detalhe da análise e da concretização das propostas associado a cada um dos símbolos:



#### Macro-zonas e redes estruturantes

O nível de detalhe das análises de fundamentação do diagnóstico e do desenvolvimento das propostas é realizado ao nível das macro zonas (aglomerados urbanos) e das redes estruturantes de transportes; neste contexto, o PMT deverá definir as propostas de nível estratégico, fundamentando as opções no que respeita à hierarquização das redes rodoviárias, das redes de transportes públicos (e suas interfaces), mas também das redes estruturantes de modos suaves.

A este nível deverão ser delineadas as linhas de orientação em matéria das políticas. No que respeita ao conteúdo referenciado na tabela - Modelo Tarifário, a análise deve ser realizada ao nível do concelho (ou para agregações destes) já que corresponde a uma temática cuja unidade de complexidade mínima é o concelho.



#### Polos urbanos e rede principais e secundárias

O nível de análise e fundamentação do diagnóstico e do desenvolvimento das propostas deve ser realizado ao nível do aglomerado – considerando que este é composto por diferentes zonas, e neste caso, as propostas devem ter em consideração as dinâmicas de ocupação e de mobilidade internas.



Neste contexto, o PMT deverá definir as propostas estruturantes estratégicas para os principais aglomerados do território em causa, fundamentando as opções no que respeita à hierarquização das redes estruturantes e secundárias do sistema rodoviário e do sistema de transportes público (e suas interfaces), mas também das redes de modos suaves. No que respeita às restantes áreas, o PMT deve estabelecer as propostas de intervenção, concretizando-as à escala da zona.



#### **Pólos e redes locais**

O nível de análise e fundamentação do diagnóstico deve ser realizado considerando as diferentes zonas do aglomerado, respetivas dinâmicas de ocupação e de mobilidade, mas procurando identificar, à escala do bairro ou mesmo da rua, as principais potencialidades e debilidades.

O desenvolvimento das propostas é, para este nível de análise, muito mais pormenorizado, concretizando à escala do estudo prévio a definição das propostas de intervenção

### **D.5. Período de vigência dos PMT**

O período de vigência dos PMT deve procurar assegurar a coerência com os instrumentos de planeamento territorial, cuja métrica é de 10 anos. Contudo, e tendo atenção que ao nível do planeamento da mobilidade existe uma evolução permanente e de elevada complexidade, recomenda-se que os PMT tenham um período de vigência de 5 anos. Assim, os PMT **devem ser elaborados e revistos a cada 5 anos**, devendo contudo, incluir um Programa **de Ação a 10 anos**, o qual deverá contemplar ações de **curto, médio e longo prazo**, por forma a permitir avaliar a sua realização temporal.

Ao fim de 5 anos, a abordagem adotada na revisão do plano pode ser mais ou menos aprofundada, em função das alterações dos padrões de acessibilidade e de mobilidade que tenham ocorrido no decurso desse período temporal, assim como do efetivo grau de contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos iniciais do plano. A análise e a avaliação, desenvolvidas no âmbito da monitorização do plano, desempenham assim um papel fundamental no processo de decisão sobre a revisão. Este novo PMT deverá apresentar um Programa de Ação para os 10 anos seguintes.

### **D.6. Aprovação do PMT**

O Plano de Mobilidade e Transportes deve ser objeto de aprovação pela **Assembleia Municipal** respetiva, quando realizado por um só município, ou pelas várias Assembleias Municipais quando



em realização supramunicipal.

Caso um plano seja compartilhado financeiramente pelo Estado Central, a sua aprovação e avaliação de conformidade com as Diretrizes, por parte do IMTT, assume cariz obrigatório.

Nos casos em que não existe participação financeira, mantém-se a obrigatoriedade de informar e remeter ao IMTT o respetivo PMT.

## **D.7. Participação pública**

Tendo em consideração os diversos aspetos acima referidos e que apontam necessariamente para uma visão estratégica da mobilidade e seu enquadramento no âmbito dos instrumentos de planeamento, por um lado, e, por outro lado, os próprios princípios de governança que apontam para a tomada de decisão participada, importa estabelecer desde logo as linhas de orientação no que a este aspeto dizem respeito.

Com efeito, os princípios da gestão democrática e participativa são aplicáveis a qualquer nível de governo, mas estes devem ser adequados à realidade local, considerando, por um lado, as relações entre os agentes locais e seu grau de organização, e por outro, as diversas condicionantes de cariz social, cultural, económico e mesmo político de cada cidade ou território, ou seja deverá ser realizado um compromisso entre a complexidade e os custos associados ao processo de participação face aos objetivos que se pretendem alcançar.

Desejavelmente as questões da mobilidade e acessibilidade deverão envolver, desde a sua fase mais embrionária, todos os segmentos da sociedade, devendo ser amplamente divulgadas e abertas à participação de todos os interessados, tendo em consideração as especificidades das diferentes fases de desenvolvimento do plano.

Assim, a elaboração, desenvolvimento e implementação do PMT deve promover processos de informação/comunicação e consulta dos cidadãos ou de grupos de cidadãos, nas diversas atividades de planeamento, contribuindo para a promoção da corresponsabilização da comunidade.



Os níveis de participação pública podem ser bastante variados, desde um envolvimento mais passivo de transmissão e receção de informação até processos de codecisão ou gestão partilhada. Consoante as diversas fases do processo do PMT podem ser adotados processos mais passivos ou mais ativos, bem como assumir-se um maior ou menor grau de formalização. De um ponto de vista teórico e metodológico, distinguem-se oito níveis na escada da participação pública (Arnstein, 1969) que podem ser agrupados em quatro grandes níveis.

**Quadro 5: Níveis de participação**

Não participação	
<p><b>Informação</b></p>	<p>Consiste num fluxo unidirecional (autoridade – cidadão) de ampla divulgação. O processo informativo assume-se como um passo importante para uma maior consciencialização quanto aos problemas existentes ao nível da mobilidade local, para manter os cidadãos informados quanto ao modo como as autoridades os pretendem resolver, mas também como forma de criar interesse e promover uma participação local mais ativa em etapas subsequentes.</p> <p>Alguns dos formatos comuns para informação pública incluem os anúncios de planos ou decisões, a sua publicação ou apresentação em locais públicos, divulgação em jornais ou mesmo rádio, televisão ou internet, com possibilidade de leitura dos documentos produzidos. O processo de informação pode também ser usado como uma forma de auscultação e obtenção de opiniões de grupos alargados da população, designadamente através do uso da internet.</p>
<p><b>Auscultação e consulta</b></p>	<p>Consiste num processo bidirecional que promove a oportunidade para que os grupos estruturados e com interesses diretos mais evidentes na sociedade local identifiquem problemas, discutam ideias, reajam a propostas, partilhem opiniões e pontos de vista.</p> <p>Os formatos mais comuns para promover os processos de auscultação e consulta incluem sessões dedicadas de discussão, <i>workshops</i>, conferências restritas, inquéritos de opinião, <i>focus groups</i>.</p> <p>Os processos formais de consulta pública, tal como os estipulados ao nível dos PMOT, enquadram-se nesta categoria de participação.</p>
<p><b>Participação Activa</b></p>	<p>Consiste num processo multidirecional, com a participação ativa de todos os intervenientes no processo de decisão. Procura-se que os participantes acordem sobre os principais planos e programas desenvolvidos de uma forma colaborativa.</p> <p>Entre os principais formatos e instrumentos adotados encontram-se as mesas redondas, grupos de trabalho, conferência de consensos ou ainda processos de mediação com as partes interessadas.</p>

Grau crescente de participação na tomada de decisão tomada de

No **Guia para a Elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes** é apresentado em detalhe o roteiro metodológico para a promoção de processos participativos ao longo das várias etapas de elaboração do PMT.



## D.8. Processo de Monitorização e divulgação

A **monitorização e acompanhamento do plano** constitui uma **etapa crucial** e de elevada importância nos processos de gestão da mobilidade, não só por permitir **avaliar progressos** como também para permitir **ir corrigindo trajetórias**.

Compete a cada município, ou conjunto de municípios, definir, em conjunto com os principais agentes presentes, quais os indicadores de monitorização e progresso de maior relevância face aos objetivos expressos no seu PMT. É, contudo, desejável que, independentemente do desenvolvimento de indicadores específicos, exista um conjunto de indicadores comuns, de realização e divulgação pública obrigatória, que permitam uma análise comparativa e evolutiva da mobilidade urbana nos municípios nacionais.

Neste sentido, ao nível destas Diretrizes é estabelecido um **conjunto de indicadores comuns e respetivo padrão de avaliação** que permita avaliar e comparar os graus de concretização da ação a nível local (municipal e intermunicipal), a curto, médio e longo prazo, nomeadamente em termos de:

- a) avaliação de progresso e contribuição para objetivos e metas
- b) visão sistémica do estado do sistema de mobilidade
- c) permitir, tanto quanto possível, a comparação entre diferentes sistemas de mobilidade, e,
- d) mostrar a sua evolução ao longo do tempo, de modo a ser possível verificar a adequação entre os objetivos e as medidas executadas

A periodicidade de realização de relatórios de progresso será bianual, sendo os respetivos relatórios de divulgação pública obrigatória e remetidos ao IMTT para compilação global.

Os indicadores comuns têm por referência as linhas de orientação anteriormente identificadas, e, são definidos por forma a que o seu cálculo possa ser efetuado sem necessidade de recurso a modelos de transportes, pese embora a maior facilidade de recolha e análise caso estes existam.

**Os indicadores foram classificados como Obrigatórios ou Recomendáveis.**



Para uma maior facilidade de leitura e compreensão, cada **Indicador Comum** é referenciado à respetiva linha de orientação,

**Quadro 6: Linhas de Orientação**

<b>A</b> Acessibilidade	<b>G</b> Transporte Público
<b>B</b> Configuração do Sistema	<b>H</b> Integração usos do solo e transportes
<b>C</b> Sustentação Económica	<b>I</b> Integração funcional
<b>D</b> Impactes Ambientais	<b>J</b> Informação
<b>E</b> Modos não motorizados	<b>K</b> Participação
<b>F</b> Modos Individuais Motorizados	

Assim, e sem prejuízo de serem criados indicadores individuais para o município ou municípios no âmbito do seu plano, deverão ser considerados nos PMT os **indicadores comuns obrigatórios e recomendáveis**, apresentados no quadro seguinte.

**Quadro 7: Lista de Indicadores comuns obrigatórios e recomendáveis**

Indicadores		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	População residente servida por TP (população residente na área de influência dos 400 m da rede TP, com pelo menos 2 serviços por hora, no período de maior procura) (valor absoluto e % face ao total do concelho)	O	O					O				
2	Trabalhadores servidos por TP (emprego localizado na área de influência dos 400 metros da rede TP, com pelo menos 2 serviços por hora, no período de maior procura) (valor absoluto e % face ao total do concelho)	R	R					R				
3	Frota de TP adaptada a Pessoas com Mobilidade Reduzida (n.º de veículos e % face ao total da frota)	O						O				



Indicadores		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
4	População com acesso em TP aos principais equipamentos (saúde, educação), com tempos de deslocação inferiores a 30 e a 60 minutos (valor absoluto e % face ao total do concelho)	O						R				
5	Duração média (min) dos movimentos pendulares (casa-trabalho e casa- estudo) dos residentes no concelho		R									
6	Passageiros transportados em TP (anual)			O				R				
7	Passageiros de TP que beneficiam de tarifa social (inclui transporte escolar) (valor absoluto e % face ao total de passageiros)			R								
8	Linhas de TP enquadradas por contratos de serviço público no concelho (valor absoluto e % face ao total de linhas)			R				R		R		
9	Repartição modal nos movimentos pendulares (TI, TP, Modos suaves, TI+TP) dos residentes no concelho (valor absoluto de cada modo e % face ao total dos movimentos pendulares dos residentes no concelho)				O		O					
10	Repartição modal dos alunos nas deslocações casa-escola (valor absoluto de cada modo e % face ao total de deslocações dos alunos residentes no concelho)				R		R					
11	Idade média da frota de TP rodoviário presente no concelho, por operador				O			R				
12	Capitação da rede ciclável estruturante (metro / 100 habitantes no concelho)					O			O			
13	Capitação da rede pedonal estruturante (metro / 100 habitantes no concelho)					O			O			



Indicadores		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
14	Nº de acidentes com peões e ciclistas no concelho					O						
15	Taxa de motorização do concelho (veículos / 1000 habitantes)						O					
16	Indicador de Sinistralidade Rodoviária Municipal (ISRM)						O					
17	Nº de circulações de TP nas horas de ponta, corpo do dia e período noturno							O				
18	Novas áreas urbanas servidas por TP (área total de construção na área de influência dos 400 m da rede TP, com pelo menos 2 serviços por hora, no período de maior procura) (valor absoluto e % face ao total da área de construção das novas áreas urbanas)								O			
19	Nº de linhas de TC com integração tarifária (entendida como a possibilidade de realizar uma viagem, utilizando mais do que um modo ou operador de transporte, e pagando um título de transporte único) nos títulos ocasionais (valor absoluto e % face ao total de linhas de TC)									R		
20	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP						O				R	
21	Paragens de TP com disponibilização de informação em tempo real (por modo) (valor absoluto e % face ao total de paragens)										R	
22	Nº de Iniciativas com Participação Pública no âmbito do PMT											R

O – Obrigatório; R – Recomendável





## D.9. Período de vigência das Diretrizes

O processo de monitorização descrito, no ponto anterior, permitirá observar a operacionalização das Diretrizes, verificar o seu grau de ajustamento às necessidades e dinâmicas de evolução da mobilidade e confirmar ou adaptar as metas e horizontes estabelecidos para a realização obrigatória de Planos de Mobilidade e Transportes.

Assim, com a entrada em vigor das Diretrizes e com o desenvolvimento dos PMT, iniciar-se-á um período de **observação**, suportado nos documentos e indicadores produzidos e reportados por cada município ou conjunto de municípios que permitirá, ao fim de 5 anos de implementação destas orientações e linhas de política sobre mobilidade, fazer-se um primeiro balanço da sua aplicação e testar a validade das orientações estabelecidas.





## Anexos





## Anexo 1 – Quadro de Referência de Apresentação do Pacote da Mobilidade



### Pacote da Mobilidade Território, Acessibilidade, Transportes e Mobilidade

<p><b>I. DIRETRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE</b></p>	<p><b>Documento orientador</b>, onde se definem::</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• uma estratégia nacional de mobilidade;</li> <li>• os instrumentos planos /programas para a sua prossecução;</li> <li>• a abrangência territorial e a obrigatoriedade de elaboração dos referidos instrumentos;</li> <li>• os respetivos conteúdos;</li> <li>• o processo de elaboração, aprovação e participação pública;</li> <li>• o período de vigência dos referidos instrumentos e as condições da respetiva monitorização e revisão.</li> </ul>
<p><b>II. GUIÃO ORIENTADOR - ACESSIBILIDADES, MOBILIDADE E TRANSPORTES NOS PLANOS MUNICIPAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PDM, PU E PP)</b></p>	<p><b>Documento técnico de apoio, dirigido às equipas técnicas que elaboram e acompanham a elaboração dos PMOT. Visa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• produzir orientações sobre a forma de abordar os transportes nos PMOT;</li> <li>• transmitir conceitos e reflexões / preocupações – chave e <i>guide lines</i> técnicas;</li> <li>• abordar o tratamento das questões de acessibilidade, transportes mobilidade, nas Avaliações de Impacto Ambiental (AIA);</li> <li>• antecipar recomendações para a revisão de legislação urbanística.</li> </ul>
<p><b>III. GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE E TRANSPORTES:</b></p> <p>Mobilidade urbana: Áreas Metropolitanas; outras aglomerações urbanas (centros urbanos e espaços periurbanos envolventes), de média e pequena dimensão;</p> <p>Acessibilidade / Mobilidade em espaços supra municipais.</p>	<p><b>Documento técnico de apoio à elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes (PMT)</b>, definindo, para cada caso, os conteúdos e metodologias ajustados às diversas fases de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estabelecimento de objetivos; caracterização e diagnóstico (acessibilidade, mobilidade, fatores ambientais e energéticos, etc.);</li> <li>• Elaboração de cenários e propostas;</li> <li>• Discussão com <i>stakeholders</i>;</li> <li>• Seleção de propostas e preparação de programa de ação;</li> <li>• Implementação das medidas e respetivo financiamento;</li> <li>• Consulta e divulgação pública;</li> <li>• Processo de monitorização.</li> </ul>



## Pacote da Mobilidade

### Território, Acessibilidade, Transportes e Mobilidade

#### IV. COLEÇÃO DE BROCHURAS TÉCNICAS / TEMÁTICAS

##### Temáticas:

- Meios e Modos de transportes
- Redes e Serviços de Transportes Públicos
- Interfaces de Transportes de Passageiros
- Planeamento e Gestão da Rede Viária
- Estacionamento
- Transportes Partilhados
- Transportes Suaves e Moderação do Tráfego
- Informação ao Público
- Soluções de Logística Urbana

**Coleção de brochuras sobre o sistema de transportes e soluções de mobilidade sustentável** já testadas e com resultados confirmados, em Portugal e em vários países, acompanhadas de referências encaminhadoras para casos nacionais e internacionais de boas práticas e de indicações de sites correlacionados com interesse.

Lançamento da 1ª Fase da coleção (11 Brochuras):

- Tipologias de Meios e Modos de Transporte
- Soluções de Transportes Flexíveis
- Interfaces de Transportes
- Rede Viária – Princípios de Planeamento e Desenho
- Contagens e Inquéritos de Tráfego
- Políticas de Estacionamento
- Transportes Partilhados
- Acalmia de Tráfego
- Rede Pedonal - Princípios de Planeamento e Desenho
- Rede Ciclável - Princípios de Planeamento e Desenho
- Sistema de Informação ao Público

#### V. GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE DE EMPRESAS E POLOS (Geradores e Atractores de deslocações)

**Documento técnico de apoio à elaboração dos Planos de mobilidade de empresas e polos geradores/attractores de deslocações**, definindo para cada caso/tipologia de estabelecimentos / ocupações: conceito e medidas de “Gestão da Mobilidade”; conteúdos e metodologias ajustados às diversas fases de:

- Definição de objetivos; diagnóstico e caracterização;
- Elaboração de cenários e propostas;
- Discussão com *stakeholders*;
- Seleção de propostas e preparação de programa de ação;
- Implementação das medidas e respetivo financiamento;
- Divulgação pública;
- Processo de monitorização.

#### VI. APOIO TÉCNICO E FINANCEIRO DO ESTADO

**Estabelecimento de condições e parâmetros de financiamento de Planos e ações**, em função das tipologias de instrumentos identificados.

## Anexo 2 – Metas e compromissos com impacto na política de mobilidade

Estratégia / Plano / Programa	Ações / Metas
Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolver planos de transportes urbanos sustentáveis</li> <li>• Regular a utilização de veículos em meio urbano, tanto de transporte público como individual, de passageiros ou de mercadorias e mistos</li> <li>• Rever o desenho institucional e a gestão do sector dos transportes nas Áreas Metropolitanas, implementando autoridades metropolitanas de transportes</li> <li>• Restringir o apoio do Governo à implantação de estações de camionagem (interfaces rodoviárias) aos casos em que existam planos de mobilidade</li> <li>• Integrar no planeamento municipal e intermunicipal a dimensão financeira dos sistemas de transportes e mobilidade</li> <li>• Promover a elaboração de planos de mobilidade intermunicipais</li> <li>• Rever o quadro legal, para que nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e nas aglomerações urbanas de maior dimensão se verifique uma maior articulação entre o desenvolvimento de novas urbanizações e o sistema de transportes</li> <li>• Introduzir procedimentos de avaliação de impacto territorial da criação de infraestruturas e equipamentos de uso coletivo</li> <li>• Promover o desenvolvimento de soluções inovadoras na organização de sistemas de transportes à escala local (municipal/intermunicipal)</li> <li>• Incentivar a criação de sistemas integrados de transporte que garantam, em meio rural e nos aglomerados urbanos, a acessibilidade aos estabelecimentos de educação incluindo por parte dos alunos com necessidades especiais no âmbito da mobilidade</li> <li>• Integrar nos planos de infraestruturas viárias, as questões da segurança dos transportes e da mobilidade de todos os segmentos da população, incentivando o transporte acessível</li> <li>• Implementar uma Política Metropolitana de Transportes no território continental, como suporte de uma mobilidade sustentada</li> <li>• Lançar programas para a plena integração física, tarifária e lógica dos sistemas de transportes de passageiros</li> <li>• Assegurar a revisão dos Planos Diretores Municipais, em articulação com a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade</li> <li>• Executar os Planos Nacionais de Segurança Rodoviária</li> </ul>
Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboração de programas municipais de promoção da acessibilidade</li> <li>• Desenvolvimento nos aglomerados urbanos de programas municipais para estacionamento para pessoas com deficiência</li> <li>• Adaptação da totalidade das estações da rede de metropolitano de Lisboa</li> <li>• Intervir prioritariamente nas estações ferroviárias da rede suburbana e regional de modo a perseguir o objetivo de plena acessibilidade</li> <li>• Programas municipais de acessibilidade — adaptar progressivamente as paragens de autocarro aos objetivos da plena acessibilidade</li> <li>• Condições de estadia nas paragens — instalar abrigos que tenham em conta a estadia de passageiros em cadeira de rodas, nas paragens que servem linhas e serviços prioritariamente destinados a utilizadores com necessidades especiais</li> <li>• Planos municipais de transporte especial — implementar programas municipais de transporte especial em viaturas adaptadas</li> <li>• Estudo sobre soluções para zonas pedonais — elaborar estudo sobre soluções para zonas pedonais abordando, nomeadamente, sistema unificado de semáforos sonoros e modelo de superfícies tácteis</li> </ul>
Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meta global: obter uma economia anual de combustível de 1% até 2016, tomando como base a média de consumos de energia final, registados no quinquénio 2001-2005 (ie. melhoria de eficiência energética de 10% do consumo final de energia)</li> <li>• Redução em 5% da intensidade energética no transporte rodoviário (frotas)</li> <li>• Redução do peso das viaturas ligeiras com mais de 10 anos para 35% em 2010 e 30% em 2015</li> <li>• 50% das necessidades básicas cobertas por percursos pedestres</li> <li>• Medida T2M1: Ordenamento do Território e Mobilidade Urbana nas Capitais de Distrito – meta de 5% de transferência modal do TI para o TC em 2015 (acumulada face a 2005) nas AMT de Lisboa e Porto</li> </ul>

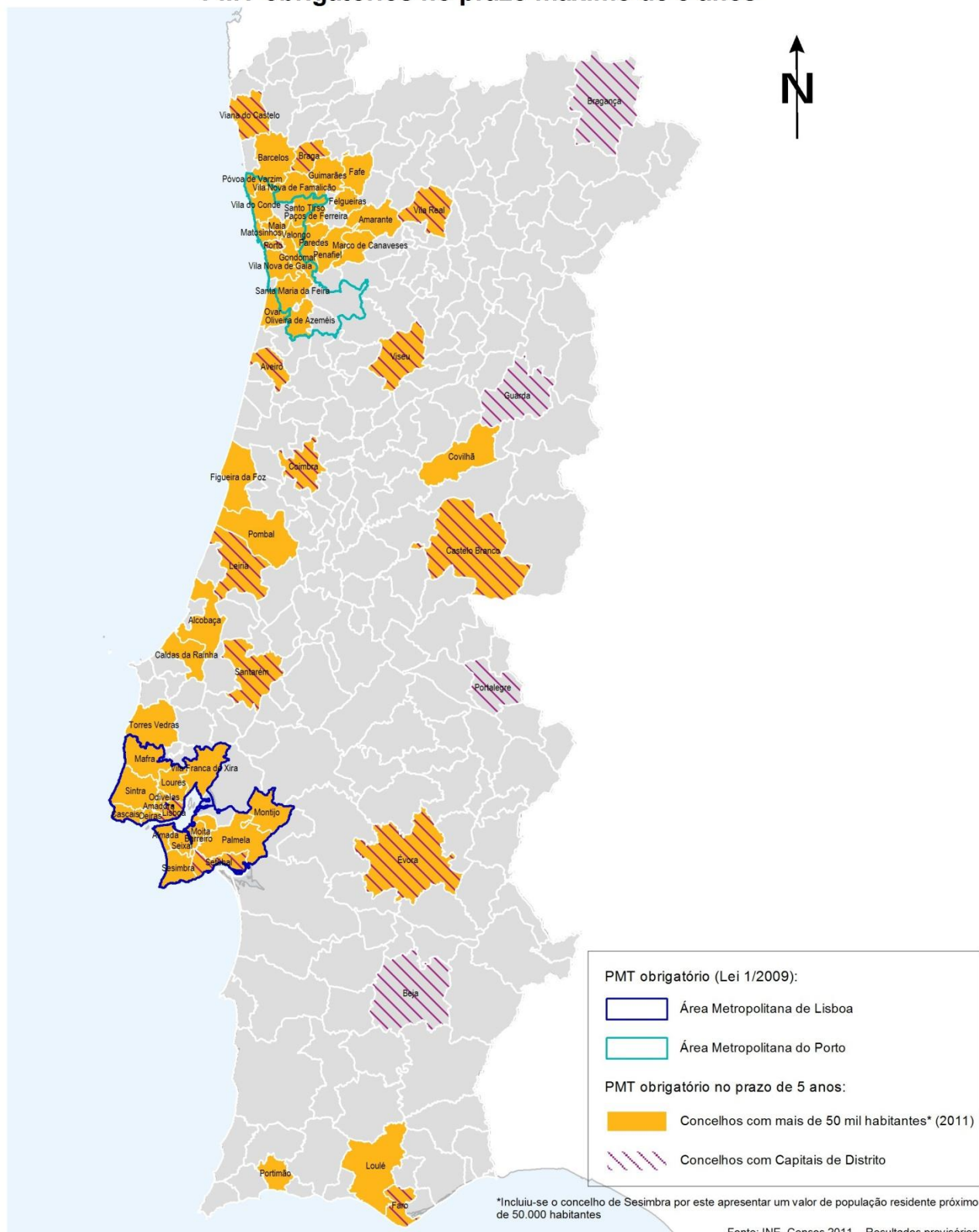


Estratégia / Plano / Programa	Ações / Metas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Medida T2M2: Planos de mobilidade urbana em <i>office parks</i> e parques industriais com mais de 500 trabalhadores - 500 Planos de Mobilidade Urbana em <i>office parks</i> e parques industriais aprovados até 2015</li> <li>Medida T2M3: Melhoria na Eficiência dos Transportes Públicos <ul style="list-style-type: none"> <li>Veículos de baixa emissão – meta de 1 % de veículos de baixa emissão em 2010 e 10% em 2015</li> <li>Utilização de frotas de minibus durante horas de vazio em sistemas de transporte coletivo – meta de 5% de minibus nas frotas de transporte público em 2010 e 15% em 2015.</li> </ul> </li> <li>Medida T2M4: Sistema de Otimização de Trânsito nas Grandes Cidades, com recurso a plataformas GPS – meta de 5% de GPS com otimização de trânsito em 2015</li> </ul>
Programa Nacional para as Alterações Climáticas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitar as emissões de GEE no período de 2008-2012 a um crescimento não superior a 27% do valor no ano base de 1990</li> <li>MRt2i: Expansão do Metropolitano de Lisboa (ML) - Linha Azul. Meta: captar 94.538.447 pkm</li> <li>MRt2ii: Expansão do Metropolitano de Lisboa (ML) - Linha Amarela. Meta: captar 181.032.000 pkm</li> <li>MRt2iii: Expansão do Metropolitano de Lisboa (ML) - Linha Vermelha. Meta: captar 122.458.000 pkm</li> <li>MRt3: Construção e Exploração da Rede do Metro Sul do Tejo. Meta: captar 115.500.000 pkm</li> <li>MRt4: Construção e Exploração da Rede do Metro do Porto. Meta: captar 570.279.594 pkm</li> <li>MRt5: Construção e Exploração da Rede do Metro Ligeiro do Mondego. Meta: captar 51.564.633 pkm</li> <li>MRt7i: Ampliação da Frota de Veículos a Gás Natural Comprimido (GNC) na CARRIS. Meta: substituição de 50 veículos</li> <li>MRt7ii: Ampliação da Frota de Veículos a Gás Natural Comprimido (GNC) na STCP. Meta: substituição de 255 veículos</li> <li>MAt1: Redução dos Dias de Serviço de Táxi. Meta: máximo de 6 dias de operação semanal para a totalidade dos táxis na cidade de Lisboa</li> <li>MAt2: Ampliação da Frota a Gás Natural nos Táxis. Meta: conversão de 200 táxis</li> <li>MAt3: Incorporação de Fator de Emissão de CO2 dos Veículos Automóveis em sede de Imposto Sobre Veículos (ISV). Meta: incorporação de 60% da componente CO2 em sede de imposto sobre veículos (ISV)</li> <li>MAt4: Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa. Meta: Transferência modal de 5% dos pkm da Área Metropolitana de Lisboa (AML) do transporte individual (TI) para o transporte coletivo (TC).</li> <li>MAt5: Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto. Meta: Transferência modal de 5% dos pkm da Área Metropolitana do Porto (AMP) do transporte individual (TI) para o transporte coletivo (TC).</li> <li>MAt10: Plataformas Logísticas. Meta: movimentar 4433x103 t</li> <li>MAt11: Reestruturação da Oferta da CP. Meta: transportar no modo ferroviário 3,17*109 tkm</li> </ul>
Programa para os Tetos de Emissões Nacionais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acordo ACEA relativo ao controlo das emissões provenientes de veículos a motor, especificações ambientais para gasolina sem chumbo e combustível para motores diesel e redução das emissões SO2 provenientes da combustão de combustíveis líquidos, respetivamente (Diretivas n.ºs 8/69/CE, 98/70/CE e 99/32/CE);</li> <li>Integração de biocombustíveis nos transportes — Decreto -Lei n.º 62/2006, 21 de Março (Diretiva n.º 2003/30/EC)</li> <li>Expansão do metropolitano de Lisboa; construção do metropolitano Sul do Tejo, do metro do Porto e do metro ligeiro do Mondego; alteração da oferta de CP; ampliação da frota de veículos a gás natural na frota de veículos da Carris e da STCP; incentivo ao abate de veículos em fim de vida e redução das velocidades praticadas em AE interurbanas</li> </ul>
Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (metas 2008-2015)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Condutores de veículos de duas rodas a motor: Diminuir o número de mortos entre 29 % e 32 %</li> <li>Condutores de automóveis ligeiros: Diminuir o número de mortos em 32%</li> <li>Peões: Diminuir o número de mortos em 32%</li> <li>Sinistralidade dentro das localidades: Diminuir o número de mortos entre 32 % e 49 % nos utilizadores de ligeiros, 22 % e 32 % nos utilizadores de “2 rodas” e entre 15 % e 32 % nos peões.</li> <li>Condução sob o efeito do álcool e de substâncias psicotrópicas: Reduzir para 25 % o número de condutores mortos com taxa álcool acima do limite legal.</li> </ul>



## Anexo 3 – Concelhos com PMT obrigatórios

### PMT obrigatórios no prazo máximo de 5 anos





**Concelhos com PMT obrigatórios no prazo máximo de 5 anos, por aplicação dos critérios definidos no capítulo D.2. e dados provisórios dos Censos 2011 (INE):**

- **Concelhos com mais de 50 mil habitantes:**

Concelho	População	Concelho	População
Alcobaça	56 676	Montijo	51 222
Almada	174 030	Odivelas	144 549
Amadora	175 135	Oeiras	172 120
Amarante	56 217	Oliveira de Azeméis	68 611
Barcelos	120 391	Ovar	55 377
Aveiro	78 450	Paços de Ferreira	56 340
Barreiro	78 764	Palmela	62 805
Braga	181 474	Paredes	86 854
Caldas da Rainha	51 729	Penafiel	72 265
Cascais	206 429	Pombal	55 217
Castelo Branco	56 109	Portimão	55 614
Coimbra	143 396	Porto	237 584
Covilhã	51 797	Póvoa de Varzim	63 408
Évora	56 596	Santa Maria da Feira	139 312
Fafe	50 633	Santarém	62 200
Faro	64 560	Santo Tirso	71 530
Felqueiras	58 065	Seixal	158 269
Figueira da Foz	62 105	Sesimbra *	49 500
Gondomar	168 027	Setúbal	121 185
Guimarães	158 124	Sintra	377 837
Leiria	126 879	Torres Vedras	79 465
Lisboa	547 631	Valongo	93 858
Loulé	70 622	Viana do Castelo	88 725
Loures	205 054	Vila do Conde	79 533
Mafra	76 685	Vila Franca de Xira	136 886
Maia	135 306	Vila Nova de Famalicão	133 832
Marco de Canaveses	53 450	Vila Nova de Gaia	302 296
Matosinhos	175 478	Vila Real	51 850
Moita	66 029	Viseu	99 274

\* Inclui-se o município de Sesimbra porque o valor de população é muito próximo do limite 50.000 hab.

- **Concelhos com cidades capitais de distrito (e menos de 50.000 habitantes):**

Concelho	População
Beja	35 854
Bragança	35 341
Guarda	42 541
Portalegre	24 930

## Anexo 4 – Principais etapas dos PMT



Figura 1: Principais Etapas do PMT



## Anexo 5 – Estrutura do Guia para elaboração de PMT

<p><b>Apresentação do Guia</b></p>	<p><b>A. O Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes (PMT)</b></p> <p>Qual o objetivo do guia? A quem se dirige? Quais são os seus principais conteúdos?</p>
<p><b>PARTE I:</b></p> <p><b>Enquadramento estratégico (diretrizes nacionais) e introdução aos PMT</b></p>	<p><b>B. Enquadramento Estratégico: Diretrizes Nacionais para a Mobilidade</b></p> <p>Qual é o enquadramento estratégico existente? Quais os aspetos mais relevantes das Diretrizes Nacionais para o desenvolvimento dos PMT?</p> <p><b>C. Planos de Mobilidade e Transportes</b></p> <p>O que é um PMT? Quais as vantagens da sua realização? Quais os fatores críticos de sucesso na sua preparação, desenvolvimento e implementação?</p>
<p><b>PARTE II:</b></p> <p><b>Da ideia à concretização do Plano - Colocar em prática o PMT</b></p>	<p><b>D. Abordagem metodológica proposta</b></p> <p>Quais as fases de trabalho recomendadas para o desenvolvimento do Plano?</p> <p><b>E. Atores intervenientes no desenvolvimento do PMT</b></p> <p>Quais os principais atores a envolver na preparação, elaboração e implementação do Plano?</p> <p><b>F. Preparação do Plano de Mobilidade e Transportes</b></p> <p>Como iniciar e organizar o processo? Quem deve estar envolvido e como? Qual a informação de base necessária?</p> <p><b>G. Elaboração do Plano de Mobilidade e Transportes</b></p> <p>Quais as análises e diagnóstico a realizar? Como definir a estratégia de intervenção? Como definir as propostas? Como desenvolver o Programa de Ação?</p> <p><b>H. Implementação do Plano de Mobilidade e Transportes</b></p> <p>Como implementar o PMT? Quem deve estar envolvido e como?</p> <p><b>I. Acompanhamento e Monitorização</b></p> <p>Como avaliar e monitorizar o PMT? Quais os indicadores a considerar? Como organizar este processo?</p> <p><b>J. Participação Pública</b></p> <p>Qual o objetivo da participação pública? Em que momentos deve ser promovida? Quem deve ser envolvido? Que tipo de aspetos devem ser abordados nos vários momentos? Que métodos devem ser aplicados? Que riscos e que benefícios podem ser considerados?</p> <p><b>K. Sistema de Informação</b></p> <p>Que tipo de informação deve ser recolhida e tratada? Que tipo de sistema de informação deve ser pensado? Qual a informação a partilhar com o público?</p>



## Anexo 6 – Estrutura do Guia para elaboração de PMP

<b>Apresentação do Guia</b>	<b>I. O Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos (geradores e atractores de deslocações)</b>  Quais os objetivos do guia? Quais são os seus principais conteúdos?
<b>PARTE I: Enquadramento à Problemática</b>	<b>II. Problemática da Mobilidade de Empresas e Pólos</b> Quais as tipologias de empresas e polos geradores/attractores?  <b>III. Orientações estratégicas para a Mobilidade Sustentável</b> Quais as orientações estratégicas a nível comunitário e a nível nacional em matéria de planeamento e gestão da mobilidade?  <b>IV. Caracterização e impactes dos padrões de mobilidade casa-trabalho</b> Quais os padrões de mobilidade casa-trabalho? Quais os impactos do modelo de deslocações casa-trabalho?
<b>PARTE II: Medidas de Gestão da Mobilidade Aplicáveis</b>	<b>V. Gestão da Mobilidade</b>  Qual o conceito de gestão da mobilidade? Quais os exemplos de medidas da gestão da mobilidade aplicadas aos polos geradores/attractores?
<b>PARTE III: Metodologia para a elaboração de planos</b>	<b>VI. Planos de Mobilidade de Empresas e Polos Geradores e Atractores</b> O que é um Plano de Mobilidade de empresas e polos geradores/attractores de deslocações? Qual o seu âmbito e objetivos? Quais os seus benefícios? Quem deve elaborar os Planos? Qual o momento para a elaboração de um Plano?  <b>VII. A experiencia internacional</b> Qual a experiencia internacional ao nível da elaboração de planos de mobilidade para empresas e polos?  <b>VIII. Metodologia para a elaboração de Planos de Mobilidade</b> Qual a abordagem geral? Quais os agentes a envolver? Qual a metodologia específica? Quais as questões chave para o sucesso?