

Exma. Senhora
Dr.^a Catarina Gamboa
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário de
Estado dos Assuntos Parlamentares

requerimentos.seap@pm.gov.pt

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		Ofício n. 6759/2021 Proc. 57.12.13.07.	

Assunto: Requerimento n.º 240/XIV/2.^a, de 21 de julho de 2021, PCP
Relatório de Progresso da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030

Em resposta ao Requerimento n.º 240/XIV/2.^a, de 21 de julho de 2021, apresentado pelo Senhor Deputado Bruno Dias do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), encarrega-me o Senhor Ministro do Ambiente e da Ação Climática de enviar o relatório solicitado.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete



Digitally Signed by FERNANDO JOSÉ
RODRIGUES FILIPE DE CARVALHO
DN: C=PT, T=CHefe DO
GABINETE, O=Gabinete do Ministro do
Ambiente e da Ação
Climática, CN=FERNANDO JOSÉ
RODRIGUES FILIPE DE CARVALHO
Reason:
Date: 2021-08-06T18:12:26.125 UTC

Fernando Carvalho

Anexos: Doc. Cit.
CG/JP

ESTRATÉGIA NACIONAL PARA A MOBILIDADE ATIVA CICLÁVEL

1º RELATÓRIO DE PROGRESSO



maio 2021

FICHA TÉCNICA:

Título

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável – 1º Relatório de Progresso

Versão

V1.0 – fevereiro 2021

V2.0 – março 2021

V3.0 – maio 2021

Equipa Técnica

David Nogueira | Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Joaquim Caeiro | Associação Nacional de Municípios Portugueses

Paulo Rodrigues | Infraestruturas de Portugal

Rui Fonseca | Direção-Geral da Educação

Silvia Gaião | Instituto da Mobilidade e dos Transportes

Sofia Pires Bento | Instituto da Mobilidade e dos Transportes (coordenação)

Data

maio de 2021

ÍNDICE

Introdução	4
Sumário Executivo	5
1. Iniciativas e Tarefas Desenvolvidas	8
1.1. Rede de Pontos Focais	8
1.2. Conselho Consultivo	9
1.3. Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal	9
2. Programação e Orçamentação das Medidas	10
3. Iniciativas Desenvolvidas.....	11
3.1. Identificação de medidas prioritárias	11
3.2. Alteração/adequação de entidades responsáveis pela implementação de medidas.....	12
3.3. Criação de Modelo de Ficha de Definição e Monitorização	13
4. Progressos Reportados	15
5. Ponto de Situação por Medida	22
Anexo 1	80

Introdução

No âmbito da implementação de políticas públicas é fundamental proceder à sua monitorização e avaliação de forma a permitir que eventuais correções e ajustamentos sejam efetuados em tempo útil, tendo em conta os desenvolvimentos verificados. É essencial compilar informações relevantes, apresentadas de forma sintética, que possibilitem o entendimento da evolução das medidas, apoiando assim a tomada de melhores decisões e o alcançar de melhores resultados.

Neste pressuposto é elaborado o presente documento, cujo objetivo é o de reportar os progressos verificados no âmbito da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC), desde a sua publicação em Diário da República a 2 de agosto de 2019 até ao final do primeiro trimestre de 2021.

A fase de arranque de qualquer política pública e/ou projeto é sempre desafiante e requer capacidade mobilizadora, empenho institucional, compromisso político e recursos humanos dedicados. A fase de arranque da ENMAC não foi exceção e durante o período em apreço, foram vários os constrangimentos identificados.

Idealmente a monitorização da ENMAC deverá ocorrer a cada seis meses. O primeiro momento de reporte deverá ocorrer no mês de maio e o segundo em novembro, sem prejuízo de ser necessário outro momento de reporte adicional. Estas datas permitirão a elaboração de relatório de progresso no final de cada semestre, ou seja, em junho e em dezembro de cada ano.

O relatório de progresso encontra-se organizado em cinco partes:

1. Iniciativas e tarefas desenvolvidas desde a publicação da RCM nº131/2019;
2. Constrangimentos identificados no âmbito da programação e orçamentação das medidas;
3. Iniciativas desenvolvidas para ultrapassar os constrangimentos;
4. Síntese dos progressos reportados, tendo por base as informações reportadas pelas entidades responsáveis;
5. Ponto de situação de cada uma das 51 medidas.

Sumário Executivo

Na sequência da publicação da Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 131/2019 de 2 de agosto, que aprovou a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC), o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) na qualidade de coordenador, procedeu à criação da **Rede de Pontos Focais**. Esta Rede é a estrutura responsável “*pela coordenação da ENMAC 2020-2030, a quem compete dinamizar e acompanhar a execução das medidas, atuando junto das entidades responsáveis e reportando à Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa Ciclável*”¹,

Dando cumprimento aos n.ºs 10 e 11 da referida RCM, foi criado o **Conselho Consultivo**, “*a quem compete pronunciar-se sobre os assuntos que lhe sejam submetidos pela Rede de Pontos Focais ou apresentar a esta, por sua iniciativa, recomendações e sugestões no âmbito dos trabalhos desenvolvidos na ENMAC 2020-2030*”.

De acordo com o estabelecido no n.º 14 da mesma e conforme Despacho n.º 5979/2020, de 2 de junho, que veio criar um Grupo de Trabalho “*com o objetivo de desenvolver uma proposta para a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2020-2030 (ENMAP)*”, foram iniciados os trabalhos para a sua concretização. Foi criado o Grupo de Trabalho, que reuniu em 17.07.2020, apresentando ao Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade um plano de trabalhos detalhado, que configurou as especificações técnicas para a aquisição de serviços lançada pelo IMT e que se encontra em curso.

A programação e orçamentação das medidas da ENMAC, da responsabilidade da Rede de Pontos Focais, têm sido difíceis de alcançar, pelo que, em colaboração com o Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade, foram desenvolvidas e implementadas ações mitigadoras, designadamente: a identificação de medidas prioritárias; a alteração/adequação de entidades responsáveis pelas medidas; e a criação de um Modelo de Ficha de Definição e Monitorização.

Considerando os progressos já realizados ou ações/iniciativas já implementadas, foram identificadas 14 medidas prioritárias, destacando-se as medidas ligadas à educação e formação de jovens, por serem consideradas como um investimento de longo prazo com vista à alteração de comportamentos tendentes a uma nova cultura de mobilidade.

Após a publicação da RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto verificaram-se alterações na organização do Governo, nomeadamente na designação das entidades, que importa atualizar/adequar. Neste

¹ Cf. N.º 5 da Resolução de Conselho de Ministros (RCM) n.º 131/2019 de 2 de agosto

contexto, tanto a Rede de Pontos Focais como o Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade, reconheceram essa necessidade e foi assim considerado, nas medidas em que são indicados Ministérios como entidades responsáveis, a sua substituição por entidades operacionais com atribuições e competências nas matérias em apreço. Nas situações em que a entidade responsável indicada são os Municípios, entendeu-se a sua substituição geral pela Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP).

Com o objetivo de operacionalizar as medidas da ENMAC, foi elaborado um modelo de ficha de definição e monitorização, composta por três partes distintas: 1. Identificação da Medida; 2. Definição | Desenvolvimento | Implementação da Medida; 3. Progressos Realizados | Monitorização da Medida. Com esta metodologia procurou-se, através do envolvimento das entidades responsáveis, obter uma definição realista do que é, efetivamente, possível de desenvolver e concretizar em cada uma das medidas, bem como estabelecer uma calendarização exequível e uma orçamentação realista.

Começaram por se identificar os pontos focais de cada uma das entidades responsáveis pela implementação das 51 medidas. Este processo ainda se encontra em curso, uma vez que, apesar de várias insistências, ainda não foi obtida resposta por parte de todas as entidades.

Neste contexto importa alertar para a resposta da Associação Nacional de Municípios Portugueses, que informou que *“não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”*. Esta situação compromete em muito a implementação das medidas da ENMAC, uma vez que esta entidade é responsável por 22% do total de medidas.

Até 31.03.2021, foram identificados pontos focais para a maioria das medidas (71%), sendo que 25%, aguardam designação de interlocutor e 4% aguardam confirmação/designação de interlocutor.

Após a identificação de ponto focal foi solicitado o **preenchimento da referida ficha de definição e monitorização**, sendo que até 31.03.2021 foram rececionadas fichas preenchidas de 39% das medidas. Relativamente às medidas, *E2-11 Promover a dimensão preventiva no cumprimento do Código da Estrada* e *E2-13 Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta*, de responsabilidade das Forças de Segurança, apenas foi recebida resposta por parte da Polícia de Segurança Pública, pelo que se considera que 4% das medidas se encontram incompletas. A maioria das medidas (57%) aguarda preenchimento da ficha.

Da análise ao conteúdo das fichas de definição e monitorização constatou-se existirem 9 medidas (18%) que reportaram **progressos**, designadamente nas medidas *EL-1 Aperfeiçoar o Código da Estrada*; *EL-2 Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito*; *EL-7 Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar*; *E1-1 Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas*; *E2-1 Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar*; *E2-2 Incluir o ciclismo como matéria extracurricular*; *E2-10 Realizar ações locais de capacitação e discussão*; *E2-11 Promover a dimensão preventiva no cumprimento do Código da Estrada*; *E2-13 Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta*.

O progresso apresentado foi indicado pelas entidades responsáveis, não tendo sido realizada qualquer apreciação pela Rede de Pontos Focais ou pelo Conselho Consultivo da ENMAC, pelo que as percentagens aqui indicadas poderão sofrer alterações, perante a evidenciação dos progressos realizados, consubstanciados em relatórios, documentos, notas, diplomas legislativos, ou qualquer outro meio considerado adequado e fiável.

Relativamente à **orçamentação**, importa considerar que, de acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto, 31% das medidas não preveem orçamento. Considerando as fichas preenchidas pelas entidades responsáveis que apresentaram **estimativa orçamental**, foi contabilizado o montante total de 39.553.000€ (trinta e nove milhões quinhentos e cinquenta e três mil euros), repartido por 10 medidas. Tendo em conta a recente abertura do “*aviso para apoio à aquisição e instalação de equipamentos destinados ao estacionamento de bicicletas*”, por parte do Fundo para o Serviço Público de Transportes, o orçamento passa para 40.053.000€ (quarenta milhões e cinquenta e três mil euros). A estimativa orçamental apresentada tem em conta o horizonte temporal da ENMAC, ou seja, estende-se até 2030.

Relativamente à **calendarização** reportada através das fichas de definição e monitorização, constata-se que a mesma é apresentada em apenas 16 medidas (31%). Na sua maioria, são medidas de longo prazo que decorrerão até 2030, ao final da vigência da ENMAC.

1. Iniciativas e Tarefas Desenvolvidas

Na sequência da publicação da Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 131/2019 de 2 de agosto, que aprovou a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC), o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) desenvolveu um conjunto de iniciativas e tarefas que agora se sintetizam sob a forma de relatório de progresso.

1.1. Rede de Pontos Focais

Procedeu-se à criação da Rede de Pontos Focais, coordenada pelo IMT, de acordo com os n.ºs 5 e 6 da referida RCM, composta por um representante de cada uma das seguintes entidades:

- Direção-Geral da Educação
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
- Associação Nacional de Municípios Portugueses
- Infraestruturas de Portugal

Recorde-se que a Rede de Pontos Focais é a estrutura responsável *“pela coordenação da ENMAC 2020-2030, a quem compete dinamizar e acompanhar a execução das medidas, atuando junto das entidades responsáveis e reportando à Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa Ciclável”*²,

Desde a sua criação esta Rede tem realizado reuniões de trabalho, conforme previsto no n.º 7 da mesma RCM que estabelece que a Rede de Pontos Focais *“reúne ordinariamente pelo menos três vezes por ano”*. Até 31.03.2021 foram realizadas quatro reuniões, com o objetivo de *“definir a programação das medidas constantes da ENMAC 2020-2030 e, quando possível, a respetiva orçamentação”*, de acordo com o n.º 8 da referida RCM. As referidas reuniões decorreram em:

- 12.11.2019
- 10.01.2020
- 27.10.2020
- 21.12.2020

² Cf. N.º 5 da Resolução de Conselho de Ministros (RCM) n.º 131/2019 de 2 de agosto

1.2. Conselho Consultivo

Dando cumprimento aos n.ºs 10 e 11 da RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto foi criado o **Conselho Consultivo**, composto pelas seguintes entidades:

- Federação Portuguesa de Ciclismo
- Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta
- Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta
- Laboratório Nacional de Engenharia Civil
- Agência Portuguesa do Ambiente
- Turismo de Portugal

Foi realizada a primeira reunião em 25.05.2020.

1.3. Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal

De acordo com o estabelecido no n.º 14 da RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto e conforme Despacho n.º 5979/2020, de 2 de junho, que veio criar um Grupo de Trabalho “*com o objetivo de desenvolver uma proposta para a **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2020-2030 (ENMAP)***”, foram iniciados os trabalhos para a sua concretização.

Foi criado o Grupo de Trabalho, que reuniu em 17.07.2020, apresentando ao Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade um plano de trabalhos detalhado, que configurou as especificações técnicas para a aquisição de serviços lançada pelo IMT. A qual foi submetida a autorização/despacho da Direção Geral do Orçamento, em agosto de 2020, não tendo recebido resposta até ao final do ano.

Pelo facto de não ter havido resposta da Direção Geral do Orçamento, o IMT iniciou um novo pedido de autorização para a aquisição de serviços da proposta para a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal.

2. Programação e Orçamentação das Medidas

Os objetivos de programação e orçamentação das medidas da ENMAC, da responsabilidade da Rede de Pontos Focais, têm sido difíceis de alcançar, tendo sido identificados alguns constrangimentos, designadamente:

- Ambiguidade da definição das medidas e dos seus objetivos;
- Indefinição de metas e indicadores;
- Desatualização/desadequação das entidades responsáveis e envolvidas na implementação das medidas, identificadas na RCM, em resultado das alterações na organização do Governo;
- Falta de financiamento específico para a execução das medidas e a consequente necessidade de recurso ao orçamento próprio das entidades;
- Indisponibilidade de recursos humanos dedicados à sua execução.

Refira-se ainda que algumas entidades da Rede de Pontos Focais mencionaram que os seus contributos, fornecidos em sede de elaboração e/ou de consulta pública da ENMAC, não foram considerados, pelo que manifestaram algum constrangimento em agora proceder à implementação das medidas. A mesma observação foi feita pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil, na primeira reunião do Conselho Consultivo.

3. Iniciativas Desenvolvidas

Com vista a ultrapassar os constrangimentos identificados, a Rede de Pontos Focais, em colaboração com o Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade, desenvolveu ações mitigadoras, designadamente:

1. Identificação de medidas prioritárias;
2. Alteração/adequação de entidades responsáveis pelas medidas;
3. Criação de Modelo de Ficha de Definição e Monitorização.

3.1. Identificação de medidas prioritárias

Considerando os progressos já realizados ou ações/iniciativas já implementadas, foram identificadas medidas prioritárias. Destaque para as medidas ligadas à educação e formação de jovens, por serem consideradas como um investimento de longo prazo com vista à alteração de comportamentos tendentes a uma nova cultura de mobilidade.

Neste contexto foram identificadas 14 medidas prioritárias, designadamente:

- *EL-2 Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito*
- *EL-7 Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar*
- *EL-9 Assegurar a articulação intermunicipal no desenvolvimento de redes*
- *E1-1 Desenvolver e aplicar um normativo nacional para intervenções físicas*
- *E1-6 Massificar a instalação de estacionamento de bicicleta*
- *E2-1 Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar*
- *E2-2 Incluir o ciclismo como matéria extracurricular*
- *E2-4 Reforçar a formação para a cidadania rodoviária*
- *E2-9 Promover um encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa*
- *E2-10 Realizar ações locais de capacitação e discussão*
- *E2-14 Implementar medidas de apoio à aquisição de bicicletas*
- *E3-3 Intervir junto dos jovens em idade escolar*
- *E3-4 Promover mudança de comportamentos em grupos específicos da população*
- *MA-1 Estabelecer um conjunto de indicadores de desempenho*

A execução das medidas prioritárias deverá ser incentivada e acelerada, dando assim resposta à Resolução da Assembleia da República n.º 61/2020 de 4 de agosto, que “*recomenda ao Governo que concretize a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (...).*”

3.2. Alteração/adequação de entidades responsáveis pela implementação de medidas

Após a publicação da RCM nº 131/2019, de 2 de agosto, verificaram-se alterações na organização do Governo, nomeadamente na designação das entidades, que importa atualizar/adequar. Neste contexto, tanto a Rede de Pontos Focais como o Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade, reconheceram essa necessidade.

Foi assim considerado, nas medidas em que são indicados Ministérios como entidades responsáveis, a sua substituição por entidades operacionais com atribuições e competências nas matérias em apreço, resultando as seguintes alterações:

- Nas medidas em que consta a Área Metropolitana de Lisboa (AML) como entidade responsável, procedeu-se à sua substituição pelas Infraestruturas de Portugal (IP) (*E1-8 Criar e mapear redes cicláveis intermunicipais de excelência*) e pelo Turismo de Portugal (TP) (*E1-9 Promover percursos cicláveis para desporto e lazer*);
- Na medida *E2-12 Aumentar a fiscalização efetiva dos níveis de poluição de viaturas*, em que consta a Guarda Nacional Republicana (GNR) como entidade responsável, procedeu-se à sua substituição pelo IMT. Refira-se que esta medida não apresenta qualquer descrição na RCM, e pelo seu âmbito (*fiscalização de níveis de poluição de viaturas*) entende-se estar desenquadrada da ENMAC, pelo que foi solicitada a elaboração de uma nota técnica que justifique o encerramento da medida;
- Nas medidas em que consta o Ministério da Administração Interna (MAI) como entidade responsável, procedeu-se à sua substituição pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) (*EL-1 Aperfeiçoar o Código da Estrada e EL-2 Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito*), pela Guarda Nacional Republicana (GNR) e Polícia de Segurança Pública (PSP) (*E2-13 Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta*);
- Nas medidas em que consta o (ex) Ministério do Ambiente e da Transição Energética (MATE) como entidade responsável, procedeu-se à sua substituição pela Direção Geral do Território (DGT) (*EL-8 Contemplar as redes cicláveis nos instrumentos de gestão territorial e EL-10 Incluir mecanismos de promoção da mobilidade ativa na legislação*), pelo IMT (*E1-11 Fomentar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas; E2-9 Promover um encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa e E2-10 Realizar ações locais de capacitação e discussão*) e pelo Fundo Ambiental (*E2-14 Implementar medidas de apoio à aquisição de bicicletas*);
- Nas medidas em que consta o Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (MCTES) como entidade responsável, procedeu-se à sua substituição pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT) (*ID-1 Apoiar a investigação aplicada ao contexto nacional territorial e ID-2 Promover a partilha de conhecimento especializado*);

- Nas medidas em que consta o Ministério da Educação (ME) como entidade responsável, procedeu-se à sua substituição pela Direção-Geral da Educação (DGE) (*EL-7 Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar, ED-1 Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar e ED-2 Incluir o ciclismo como matéria extracurricular*);
- Nas medidas em que consta o Ministério das Finanças (MF) como entidade responsável, procedeu-se à sua substituição pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF) (*EL-4 Avaliar o alargamento do âmbito do Fundo de Garantia Automóvel*) e pela Secretaria-Geral do Ministério das Finanças (SGMF) (*E2-15 Incrementar os benefícios para entidades públicas e privadas*);
- Na medida em que consta o Ministério da Justiça (MJ) como entidade responsável, procedeu-se à sua substituição pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF) (*EL-3 Avaliar a atenuação da culpa do lesado como causa de exclusão ou redução da indemnização em caso de responsabilidade objetiva*);
- Na medida em que consta o Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social (MTSSS) como entidade responsável, procedeu-se à sua substituição pela Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) (*EL-6 Melhorar legislação sobre condições de trabalho*);

Nas situações em que a entidade responsável indicada são os **Municípios**, entendeu-se a sua substituição geral pela Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP).

3.3. Criação de Modelo de Ficha de Definição e Monitorização

Com o objetivo de operacionalizar as medidas da ENMAC, foi elaborado um modelo de ficha de definição e monitorização (Anexo 1), composta por três partes distintas:

- I. Identificação da Medida;
- II. Definição | Desenvolvimento | Implementação da Medida;
- III. Progressos Realizados | Monitorização da Medida

A Parte I reflete o conteúdo da RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto e serve de contextualização para as entidades que serão responsáveis pela implementação da medida. O seu conteúdo foi pré-preenchido pelo IMT, sendo apenas necessária a identificação das “entidades responsáveis e intervenientes”, explicitando nome, endereço eletrónico e contacto telefónico direto.

A Parte II, a ser integralmente preenchida pela entidade responsável, contempla a “Definição da Medida”, solicitando a sua definição ajustada e atualizada, as etapas e/ou metodologia para a sua implementação, tendo em conta a descrição constante da RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto (e que se encontra na Parte I da Ficha). Também foi solicitada a identificação dos “Objetivos a Alcançar”,

alertando para a necessidade dos mesmos serem mensuráveis através de indicadores/critérios de monitorização (a identificar na Parte III da Ficha). Devem ser identificados os “Recursos a Mobilizar” na implementação da medida, sejam recursos humanos, financeiros (designadamente aquisições de serviços) ou de outra natureza. Foi solicitada a “Calendarização Prevista” com identificação do horizonte temporal para a realização de cada uma das etapas/tarefas necessárias à concretização da medida, sugerindo-se como período de referência o trimestre ou o semestre. Caso a medida necessite de investimento financeiro, deverá ser indicado o “Orçamento” global bem como a sua repartição anual.

A **Parte III** tem como função primordial, aferir os progressos realizados em cada medida para avaliação e monitorização global da ENMAC, pela Rede de Pontos Focais. Essa monitorização deverá ocorrer a cada seis meses. O primeiro momento de reporte deverá ocorrer no mês de maio e o segundo em novembro, sem prejuízo de ser necessário outro momento de reporte adicional. Estas datas permitirão à Rede de Pontos Focais elaborar um ponto de situação no final de cada semestre, ou seja, em junho e em dezembro de cada ano. O preenchimento dos “**Progressos Realizados**” deverá refletir, de forma clara e sucinta, os desenvolvimentos alcançados face ao inicialmente definido/previsto. Para os “**Constrangimentos**” verificados deverão ser procuradas soluções mitigadoras e cada um deverá ser identificado com um número, ao qual deverá corresponder uma “**Solução Adotada**”. Deverão também ser identificados “**Indicadores de Realização**” da medida, bem como a sua eventual definição/metodologia. Deverá ainda ser identificada a “**Taxa de Execução Financeira**” através da indicação da percentagem do orçamento previsto (indicado na Parte II da Ficha), já executada. Por último deverá ser indicada a “**Taxa Global do Progresso**” de realização da medida.

A referida Ficha foi remetida por correio eletrónico para os contactos já disponibilizados em sede da Rede de Pontos Focais e Conselho Consultivo. Nas medidas em que foi proposta a alteração das entidades responsáveis, foi necessário estabelecer contato com as mesmas para designação de pontos focais, que assegurem a implementação das medidas.

4. Progressos Reportados

No pressuposto de obter uma definição realista do que é, efetivamente, possível de desenvolver e concretizar em cada uma das medidas, bem como estabelecer uma calendarização exequível e uma orçamentação realista, foi solicitado o preenchimento das fichas de definição e monitorização, por parte das entidades responsáveis pela implementação das medidas.

Começaram por se identificar os pontos focais de cada uma das entidades responsáveis pela implementação das 51 medidas. Para o efeito, o IMT contactou as entidades identificadas como “responsáveis” na RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto, bem como as novas entidades identificadas pela Rede de Pontos Focais.

O processo de **identificação dos pontos de contacto** ainda se encontra em curso, uma vez que, apesar de várias insistências, ainda não foi obtida resposta por parte do Instituto Português do Desporto e Juventude (1 medida), da Direção-Geral da Administração Escolar (1 medida) e da Associação Nacional de Municípios Portugueses (11 medidas), que informou que *“não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”*. Destaque-se que a posição assumida pela ANMP compromete em muito a implementação das medidas da ENMAC, uma vez que esta entidade é responsável por 22% do total de medidas.

Para a medida *E1-8 Criar e mapear redes cicláveis intermunicipais de excelência*, foi contactado o representante da Infraestruturas de Portugal que integra a Rede de Pontos Focais e que solicitou o envio de um pedido formal. O mesmo se verificou na medida *E1-9 Promover percursos cicláveis para desporto e lazer*, para a qual se contactou a representante do Turismo de Portugal no Conselho Consultivo da ENMAC. Aguarda-se assim a confirmação/indicação de ponto focal.³

Assim, até 31.03.2021, foram identificados pontos focais para a maioria das medidas (71%), sendo que 25%, da responsabilidade das entidades indicadas acima, aguardam designação de interlocutor e 4% aguardam confirmação/designação de interlocutor.

Após a identificação de ponto focal foi solicitado o **preenchimento da referida ficha de definição e monitorização**, sendo que até ao momento foram rececionadas fichas preenchidas de 39% das

³ Identificado com * no quadro

medidas. Relativamente às medidas, *E2-11 Promover a dimensão preventiva no cumprimento do Código da Estrada* e *E2-13 Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta*, de responsabilidade das Forças de Segurança, apenas foi recebida resposta por parte da Polícia de Segurança Pública, pelo que se considera que 4% das medidas se encontram incompletas. A maioria das medidas (57%) aguarda preenchimento da ficha. (Quadro 1)

Quadro 1 – Ponto Focal e Ficha de Definição e Monitorização por Medida

	MEDIDA	ENTIDADE	PONTO FOCAL	FICHA PREENCHIDA
EL-1	Aperfeiçoar o Código da Estrada	ANSR	✓	✓
EL-2	Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito	ANSR	✓	✓
EL-3	Avaliar a atenuação da culpa do lesado como causa de exclusão ou redução da indemnização em caso de responsabilidade objetiva	ASF	✓	X
EL-4	Avaliar o alargamento do âmbito do Fundo de Garantia Automóvel	ASF	✓	X
EL-5	Avaliar o alargamento do âmbito e cobertura dos patrulheiros de trânsito	ANMP	X	X
EL-6	Melhorar legislação sobre condições de trabalho	ACT	✓	X
EL-7	Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar	DGE	✓	✓
EL-8	Contemplar as redes cicláveis nos instrumentos de gestão territorial	DGT	✓	X
EL-9	Assegurar a articulação intermunicipal no desenvolvimento de redes	ANMP	X	X
EL-10	Incluir mecanismos de promoção da mobilidade ativa na legislação	DGT	✓	X
EL-11	Regular cargas e descargas de mercadorias em zonas urbanas	ANMP	X	X
ID-1	Apoiar a investigação aplicada ao contexto nacional	FCT	✓	X
ID-2	Promover a partilha de conhecimento especializado	FCT	✓	X
E1-1	Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas	IMT	✓	✓
E1-2	Privilegiar, priorizar e promover a implementação de intervenções ligeiras	ANMP	X	X
E1-3	Eliminar discontinuidades e obstruções nas vias para ciclistas	ANMP	X	X
E1-4	Generalizar medidas de acalmia de tráfego em zonas urbanas	ANMP	X	X
E1-5	Tornar as interseções para ciclistas seguras e confortáveis	ANMP	X	X
E1-6	Massificar a instalação de estacionamento de bicicleta	ANMP	X	X
E1-7	Facilitar a mobilidade ativa nas zonas urbanas	ANMP	X	X
E1-8	Criar e mapear redes cicláveis intermunicipais de excelência	IP	*	X
E1-9	Promover percursos cicláveis para desporto e lazer	TP	*	X

E1-10	Intervir junto dos operadores de transporte público	IMT	✓	✓
E1-11	Fomentar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas	IMT	✓	✓
E2-1	Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar	DGE	✓	✓
E2-2	Incluir o ciclismo como matéria extracurricular	DGE	✓	✓
E2-3	Estimular a mobilidade ativa junto de pessoas com deficiência	IPDJ	X	X
E2-4	Reforçar a formação para a cidadania rodoviária	IMT	✓	X
E2-5	Promover competências técnicas e académicas	DGAE	X	X
E2-6	Melhorar a formação de motoristas	IMT	✓	X
E2-7	Formar formadores de utilizadores profissionais	IMT	✓	X
E2-8	Criar centro de informação interdisciplinar	IMT	✓	✓
E2-9	Promover um encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa	IMT	✓	✓
E2-10	Realizar ações locais de capacitação e discussão	IMT	✓	✓
E2-11	Promover a dimensão preventiva no cumprimento do Código da Estrada	GNR PSP	✓	✓ - PSP X - GNR
E2-12	Aumentar a fiscalização efetiva dos níveis de poluição de viaturas	IMT	✓	X
E2-13	Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta	GNR PSP	✓	✓ - PSP X - GNR
E2-14	Implementar medidas de apoio à aquisição de bicicletas	Fundo Ambiental	✓	X
E2-15	Incrementar os benefícios para entidades públicas e privadas	SGMF	✓	✓
E3-1	Promover a “Visão Zero” na sinistralidade rodoviária envolvendo velocípedes	ANSR	✓	✓
E3-2	Criar oportunidades de reconhecimento de “campeões”	IMT	✓	✓
E3-3	Intervir junto dos jovens em idade escolar	DGE	✓	✓
E3-4	Promover mudança de comportamentos em grupos específicos da população	DGE	✓	✓
E3-5	Criar uma plataforma de comunicação digital integrada	IMT	✓	✓
E3-6	Incentivar e apoiar a realização de eventos e iniciativas populares	ANMP	X	X
E3-7	Promover campanhas publicitárias e ativar parcerias	ANMP	X	X
MA-1	Estabelecer um conjunto de indicadores de desempenho	IMT	✓	✓
MA-2	Implementar uma rede nacional de monitorização	IMT	✓	✓
MA-3	Adaptar sistemas complementares de recolha de dados	IMT	✓	✓
MA-4	Avaliar e rever periodicamente a estratégia nacional	IMT	✓	X
MA-5	Avaliar e comparar resultados a nível regional, concelhio, local e setorial	IMT	✓	X

Refira-se a identificação de pontos focais para 14 medidas (27%), que até ao momento, não remeteram a ficha de definição e monitorização preenchida. Nestes casos têm sido realizadas insistências para o seu preenchimento.

Da análise ao conteúdo das fichas de definição e monitorização constatou-se existirem 9 medidas (18%) que reportaram **progressos**. (Quadro 2)

Quadro 2 – Progresso Reportado por Medida

MEDIDA		ENTIDADE RESPONSÁVEL	PROGRESSO REPORTADO
EL-1	Aperfeiçoar o Código da Estrada	ANSR	100%
EL-2	Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito	ANSR	100%
EL-7	Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar	DGE	100%
E1-1	Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas	IMT	50%
E2-1	Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar	DGE	15%
E2-2	Incluir o ciclismo como matéria extracurricular	DGE	5%
E2-10	Realizar ações locais de capacitação e discussão	IMT	40%
E2-11	Promover a dimensão preventiva no cumprimento do Código da Estrada	GNR PSP	10%
E2-13	Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta	GNR PSP	10%

O progresso apresentado foi indicado pelas entidades responsáveis, não tendo sido realizada qualquer apreciação pela Rede de Pontos Focais ou pelo Conselho Consultivo da ENMAC, pelo que as percentagens aqui indicadas poderão sofrer alterações, perante a evidenciação dos progressos realizados, consubstanciados em relatórios, documentos, notas, diplomas legislativos, ou qualquer outro meio considerado adequado e fiável.

Relativamente à **orçamentação**, importa considerar que, de acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto, 31% das medidas não preveem orçamento. Destaque-se a medida *E2-1 Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar*, que, na referida RCM, não prevê orçamento (N.A.), no entanto, a Direção Geral da Educação, enquanto entidade responsável, estipulou um montante para a sua implementação.

Considerando as fichas preenchidas pelas entidades responsáveis que apresentaram **estimativa orçamental**, foi contabilizado o montante total de 39.553.000€ (trinta e nove milhões quinhentos e

cinquenta e três mil euros), repartido por 10 medidas. Tendo em conta a recente abertura do “aviso para apoio à aquisição e instalação de equipamentos destinados ao estacionamento de bicicletas”, por parte do Fundo para o Serviço Público de Transportes, o orçamento passa para 40.053.000€ (quarenta milhões e cinquenta e três mil euros). Recorde-se que este aviso se inscreve no âmbito da medida *E1-6 Massificar a instalação de estacionamentos de bicicleta*, da responsabilidade da Associação Nacional de Municípios Portugueses. (Quadro 3)

Quadro 3 – Orçamento Estimado por Medida

MEDIDA		ENTIDADE RESPONSÁVEL	ESTIMATIVA ORÇAMENTAL
E1-1	Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas	IMT	55.000 €
E1-10	Intervir junto dos operadores de transporte público	IMT	30.000 €
E1-11	Fomentar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas	IMT	1.000.000 €
E2-1	Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar	DGE	14.100.000 €
E2-2	Incluir o ciclismo como matéria extracurricular	DGE	225.000 €
E2-9	Promover um encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa	IMT	90.000 €
E2-10	Realizar ações locais de capacitação e discussão	IMT	18.000 €
E3-2	Criar oportunidades de reconhecimento de “campeões”	IMT	35.000 €
E3-3	Intervir junto dos jovens em idade escolar	DGE	18.000.000 €
E3-4	Promover mudança de comportamentos em grupos específicos da população	DGE	6.000.000 €
			39.553.000 €
E1-6	Massificar a instalação de estacionamentos de bicicleta		500.000 €
			40.053.000 €

A estimativa orçamental apresentada tem em conta o horizonte temporal da ENMAC, ou seja, estende-se até 2030.

Relativamente à **calendarização** reportada através das fichas de definição e monitorização, constata-se que a mesma é apresentada em apenas 16 medidas (31%). Na sua maioria, são medidas de longo prazo que decorrerão até 2030, ao final da vigência da ENMAC.

Quadro 4 – Calendarização por Medida | Síntese de Orçamento e Progresso

MEDIDA		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	ORÇAMENTO	PROGRESSO
EL-1	Aperfeiçoar o Código da Estrada												NA	100%
EL-2	Rever e publicar o Regulamento de Sinalização de Trânsito												NA	100%
EL-3	Avaliar a atenuação da culpa do lesado como causa de exclusão ou redução da indemnização em caso de responsabilidade objetiva												NA	
EL-4	Avaliar o alargamento do âmbito do Fundo de Garantia Automóvel												€	
EL-5	Avaliar o alargamento do âmbito e cobertura dos patrulheiros de trânsito												€	
EL-6	Melhorar legislação sobre condições de trabalho												NA	
EL-7	Avaliar o alargamento da cobertura do seguro escolar												€	100%
EL-8	Contemplar as redes cicláveis nos instrumentos de gestão territorial												NA	
EL-9	Assegurar a articulação intermunicipal no desenvolvimento de redes												NA	
EL-10	Incluir mecanismos de promoção da mobilidade ativa na legislação												NA	
EL-11	Regular cargas e descargas de mercadorias em zonas urbanas												NA	
ID-1	Apoiar a investigação aplicada ao contexto nacional												€	
ID-2	Promover a partilha de conhecimento especializado												€	
E1-1	Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas		15.000€	40.000€									55.000€	50%
E1-2	Privilegiar, priorizar e promover a implementação de intervenções ligeiras												€	
E1-3	Eliminar descontinuidades e obstruções nas vias para ciclistas												€	
E1-4	Generalizar medidas de acalmia de tráfego em zonas urbanas												€	
E1-5	Tornar as interseções para ciclistas seguras e confortáveis												€	
E1-6	Massificar a instalação de estacionamentos de bicicleta		0,5M€										500.000€	
E1-7	Facilitar a mobilidade ativa nas zonas urbanas												€	
E1-8	Criar e mapear redes cicláveis intermunicipais de excelência												€	
E1-9	Promover percursos cicláveis para desporto e lazer												€	
E1-10	Intervir junto dos operadores de transporte público			10.000€	10.000€	10.000€							30.000€	
E1-11	Fomentar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas			1M€									1.000.000€	

MEDIDA		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	ORÇAMENTO	PROGRESSO
E2-1	Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar		0,15M€	0,35M€	0,65M€	0,9M€	1,3M€	1,5M€	1,75M€	2M€	2,5M€	3M€	14.100.000€ (NA)	15%
E2-2	Incluir o ciclismo como matéria extracurricular			25.000€	25.000€	25.000€	25.000€	25.000€	25.000€	25.000€	25.000€	25.000€	225.000€	5%
E2-3	Estimular a mobilidade ativa junto de pessoas com deficiência												€	
E2-4	Reforçar a formação para a cidadania rodoviária												€	
E2-5	Promover competências técnicas e académicas												€	
E2-6	Melhorar a formação de motoristas												€	
E2-7	Formar formadores de utilizadores profissionais												€	
E2-8	Criar centro de informação interdisciplinar												€	
E2-9	Promover um encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa			10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	10.000€	90.000€	
E2-10	Realizar ações locais de capacitação e discussão			2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	18.000€	
E2-11	Promover a dimensão preventiva no cumprimento do Código da Estrada												NA	10%
E2-12	Aumentar a fiscalização efetiva dos níveis de poluição de viaturas												NA	
E2-13	Aumentar o número de agentes da autoridade que se deslocam em bicicleta												€	10%
E2-14	Implementar medidas de apoio à aquisição de bicicletas												€	
E2-15	Incrementar os benefícios para entidades públicas e privadas												€	
E3-1	Promover a "Visão Zero" na sinistralidade rodoviária envolvendo velocípedes												€	
E3-2	Criar oportunidades de reconhecimento de "campeões"			15.000€	20.000€								35.000€	
E3-3	Intervir junto dos jovens em idade escolar		2M€	2M€	1,5M€	1,5M€	1,5M€	1,5M€	2M€	2M€	2M€	2M€	18.000.000€	5%
E3-4	Promover mudança de comportamentos em grupos específicos da população		1M€	1M€	0,5M€	0,5M€	0,5M€	0,5M€	0,5M€	0,5M€	0,5M€	0,5M€	6.000.000€	
E3-5	Criar uma plataforma de comunicação digital integrada												€	
E3-6	Incentivar e apoiar a realização de eventos e iniciativas populares												€	
E3-7	Promover campanhas publicitárias e ativar parcerias												€	
MA-1	Estabelecer um conjunto de indicadores de desempenho												NA	
MA-2	Implementar uma rede nacional de monitorização												NA	
MA-3	Adaptar sistemas complementares de recolha de dados												NA	
MA-4	Avaliar e rever periodicamente a estratégia nacional												NA	
MA-5	Avaliar e comparar resultados a nível regional, concelhio, local e setorial												NA	

5. Ponto de Situação por Medida

Após análise ao conteúdo das fichas de definição e monitorização preenchidas pelas entidades responsáveis, sistematizou-se a informação fornecida, de forma individual, sendo que para cada medida se apresenta o disposto na RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto (quadro de fundo escuro), permitindo assim a contextualização do seu propósito/enquadramento inicial.

De seguida são identificados os desenvolvimentos realizados, designadamente, a eventual alteração de entidade responsável pela medida, identificação ou não de ponto focal e o preenchimento ou não da ficha de definição e monitorização.

Por último, é apresentado sinteticamente o ponto de situação reportado pela entidade responsável, mencionando a calendarização, o orçamento proposto bem como a eventual taxa global de progresso. Em alguns casos são apresentadas observações, destacando situações que mereçam realce e/ou careçam de esclarecimento e que possam apoiar o acompanhamento da medida.

EL-1 APERFEIÇOAR O CÓDIGO DA ESTRADA

Apesar de a recente revisão do Código da Estrada ter vindo garantir mais direitos aos utilizadores vulneráveis, subsistem aspetos a rever, de forma participada, para tornar mais segura e fácil a circulação com bicicleta, introduzindo regras mais consentâneas com a regulação adequada do tráfego urbano, e que constituam um «Código da Rua». Tendo em conta a experiência comprovada em outros países, deverão ser avaliadas soluções inovadoras que favoreçam de forma clara a circulação com bicicleta. Também será avaliada a possibilidade de transportar bicicletas no exterior de veículos pesados de transporte de passageiros. (pág. 61)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			MAI	ANSR IMT	NA

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério da Administração Interna, tendo-se procedido à sua alteração para a **Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	-
Orçamento	-
Taxa Global de Progresso	100%

“A medida já foi concretizada com a publicação do Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 9 de dezembro, diploma que procedeu à alteração do Código da Estrada, revogando o n.º 5 do artigo 82.º e procedendo à revisão e clarificação da definição legal de velocípede com motor, aumentando também a potência máxima admitida dos velocípedes com motor para 1kW.”

O **“Código de Rua”** foi uma abordagem, promovida em alguns países europeus, que visou fomentar o aumento do conhecimento sobre as disposições do Código da Estrada aplicáveis na circulação rodoviária em meio urbano, nomeadamente na Bélgica e na França.

Da análise do regime Francês, verificou-se que, na sequência dessa promoção e do aumento de conhecimento sobre o regime de circulação em meio urbano, foram, posteriormente, promovidas alterações ao regime jurídico vigente, tendo sido introduzido no ordenamento jurídico – Code de la Route – o princípio da prudência em relação ao utilizador vulnerável; as “Zonas 30”, zonas

onde a velocidade máxima permitida é de 30km/h e em que são aplicados dispositivos de acalmia de tráfego com vista a limitar a velocidade máxima e as “Áreas de Reunião” onde os peões têm prioridade relativamente aos demais utilizadores da via pública.

Estas medidas, com as devidas adaptações à realidade nacional, já foram acolhidas no ordenamento jurídico português. Com efeito, o artigo 1.º do Código da Estrada definiu o conceito de utilizador vulnerável, tendo o princípio da prudência sido acolhido no artigo 24.º.

Por sua vez o artigo 78-A criou a figura das zonas de coexistência, que carecem de um desenho urbano específico que permita a utilização partilhada por utilizadores vulneráveis e condutores, nas quais os utilizadores vulneráveis podem utilizar toda a largura da via pública, onde é permitida a realização de jogos na via pública e onde os condutores devem parar se necessário na presença de utilizadores vulneráveis. A sinalização das zonas de coexistência é feita com recurso aos sinais H46 e H47, previstos no artigo 34.º do Regulamento de Sinalização do Trânsito.

Tendo, igualmente, sido prevista a possibilidade de criação de Zonas 30, zonas onde são aplicados dispositivos de acalmia de tráfego com vista a limitar a velocidade máxima de circulação a 30km/h e que se apresentam como espaços, onde o ordenamento e o desenho urbano procuram criar ambientes calmos e atrativos, onde se potencia o desenvolvimento de atividades cotidianas, sem sofrer a pressão do tráfego. A sinalização das citadas zonas é feita através do sinal G4a, previsto no artigo 32.º do Regulamento de Sinalização do Trânsito.

Possibilidade de transportar velocípedes no exterior de veículos automóveis pesados de transporte de passageiros.

Atualmente, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 56.º do Código da Estrada, é proibido o trânsito de veículos carregados por tal forma que possa constituir perigo ou embraço para os outros utentes da via ou danificar os pavimentos, instalações, obras de arte e imóveis marginais.

Por sua vez o artigo 57.º do Código da Estrada estabelece que é proibido o trânsito de veículos na via pública cujos pesos brutos, pesos por eixo ou dimensões excedam os limites gerais fixados em regulamento. Estabelecendo o artigo 58.º do Código da Estrada que pode ser permitido pela entidade competente o trânsito de veículos de peso ou dimensões superiores aos legalmente fixados ou que transportem objetos indivisíveis que excedam os limites das respetivas caixas, nas condições fixadas em regulamento.

O Regulamento de Autorizações Especiais de Trânsito (RAET), aprovado pela Portaria n.º 472/2007, de 15 de junho, na sua atual redação dada pela Portaria n.º 787/2009, de 28 de julho, consagra as condições em que podem utilizar a via pública os veículos que, em virtude do transporte de objetos indivisíveis, excedem as dimensões ou pesos regulamentares.

De acordo com o fixado no artigo 13.º do citado diploma, estão autorizados a circular na via pública, sem necessidade de autorização especial de trânsito, os automóveis ligeiros de caixa fechada que transportem objetos indivisíveis que, pelas suas dimensões, não se contenham na caixa do veículo, desde que não seja excedida qualquer das seguintes dimensões totais:

- i) Comprimento: 0,55 m para a frente e 0,45 m para a retaguarda, além dos pontos extremos do veículo;*
- ii) Largura: a do automóvel;*
- iii) Altura: 4 m.*

Assim, face ao regime jurídico atualmente vigente, é, legalmente admissível o transporte de velocípedes na retaguarda de veículos automóveis ligeiros, nas condições acima previstas, sem necessidade de autorização especial de trânsito para poder ser efetuado.

Caso o transporte não cumpra o acima previsto, mostra-se necessário obter a uma autorização especial para o efeito, a qual é emitida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., (IMT, I.P), seja porque as dimensões do objeto transportado não cumpre o acima previsto, seja porque o transporte, ainda que cumpra as dimensões ali fixadas, é para efetuar num veículo automóvel pesado. A não observância das regras prevista no citado regulamento importa a prática da contraordenação prevista e punida no artigo 58.º do Código da Estrada.

Considerando a Deliberação n.º 292/2019, de 11 de fevereiro, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., publicada no DR, 2.ª série, de 15 de março de 2019, na qual se autoriza a montagem à retaguarda em veículos pesados de passageiros, de dispositivos de transporte de velocípedes, estabelecendo as regras para a instalação dos referidos dispositivos, a citada deliberação constituirá, materialmente, uma autorização especial de circulação, tendo o organismo com competência para a avaliação da possibilidade de transportar velocípedes no exterior de veículos automóveis pesados de transporte de passageiros, já procedido a essa avaliação, na sequência da qual emitiu a citada deliberação.

EL-2 REVER E PUBLICAR O REGULAMENTO DE SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

O Regulamento de Sinalização de Trânsito associado à última revisão do Código da Estrada será publicado nos termos da lei, e incluirá sinalética horizontal e vertical específica e adequada para velocípedes. (pág. 61)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			MAI	ANSR IMT	NA

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério da Administração Interna, tendo-se procedido à sua alteração para a **Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida
- **Prioridade 1**

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	-
Orçamento	-
Taxa Global de Progresso	100%

“A medida já foi concretizada com a publicação do Decreto-Regulamentar n.º 6/2019, de 22 de outubro, retificado pela Declaração de Retificação n.º 60-A/2019, de 20 de dezembro, diploma que procedeu à alteração do Regulamento de Sinalização do Trânsito (...)”

EL-3 AVALIAR A ATENUAÇÃO DA CULPA DO LESADO COMO CAUSA DE EXCLUSÃO OU REDUÇÃO DA INDEMNIZAÇÃO EM CASO DE RESPONSABILIDADE OBJETIVA

Colocar-se-á em discussão, de forma participada, com o apoio de juristas e instituições públicas e privadas, uma proposta que garanta mais condições de segurança para ciclistas, levando em consideração a maior vulnerabilidade dos modos ativos de transporte. (pág. 61)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
		x		MJ ASF	ANSR IMT	NA

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto uma das entidades responsáveis pela medida seria o Ministério da Justiça, tendo-se solicitado à **Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões** o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida

EL-4 AVALIAR O ALARGAMENTO DO ÂMBITO DO FUNDO DE GARANTIA AUTOMÓVEL

Avaliar-se-á a possibilidade de ampliação da cobertura do Fundo de Garantia Automóvel, salvaguardando o seu equilíbrio financeiro, para abranger sinistros envolvendo ciclistas, tal como já sucede atualmente para veículos motorizados que circulam na via pública sem seguro de responsabilidade civil, tornando -se um «Fundo de Garantia Rodoviário». (pág. 61)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			MF	ANSR ASF	Próprio

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério das Finanças, tendo-se procedido à sua alteração para a **Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida

EL-5 AVALIAR O ALARGAMENTO DO ÂMBITO E COBERTURA DOS PATRULHEIROS DE TRÂNSITO

A atividade de apoio à mobilidade ativa por parte de «patrulheiros» será avaliada, com vista à adequada capacitação de elementos civis que contribuam para tornar mais segura a circulação junto a escolas e equipamentos de saúde, cultura e educação, priorizando os que possuem volume significativo de peões, facilitando o desenvolvimento de pedibus e ciclobus, bem como a realização de atividades com bicicleta, em articulação com as autoridades competentes. (pág. 61 e 62)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			ANMP	Municípios	Próprio

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM

EL-6 MELHORAR LEGISLAÇÃO SOBRE CONDIÇÕES DE TRABALHO

Serão asseguradas aos trabalhadores boas condições para se deslocarem de bicicleta para o local de trabalho, em particular balneários e vestiários, com caráter obrigatório para médias e grandes empresas de qualquer setor de atividade. Nos complexos industriais ou parques empresariais deverão ser disponibilizados equipamentos e serviços incentivando o uso de bicicletas partilhadas no interior dos mesmos. (pág. 62)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			MTSSS	ACT	NA

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, tendo-se procedido à sua alteração para a **Autoridade para as Condições do Trabalho**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida

EL-7 AVALIAR O ALARGAMENTO DA COBERTURA DO SEGURO ESCOLAR

Será avaliada a possibilidade de incluir na cobertura do seguro escolar os acidentes envolvendo alunos que se deslocam para a escola com velocípede. (pág. 62)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x			ME	DGEstE ASF	OE

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério da Educação, tendo-se procedido à sua alteração para a **Direção Geral da Educação**.
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida
- **Prioridade 1**

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	-
Orçamento	-
Taxa Global de Progresso	100%

“Esta medida já está legislada desde 8 de junho de 2019, Portaria n.º 298-A/2019 – Diário da República n.º 172/2019, 1º Suplemento, Série I de 2019-09-09. Desaparecendo a alínea f) como exclusão desta garantia os acidentes que ocorram em trajeto com veículos ou velocípedes sem motor, que transportem o aluno ou sejam por este conduzidos.”

“1. A alteração à legislação permitiu ver um acréscimo (embora ligeiro) na deslocação casa-escola-casa em bicicleta.

2. A alteração legislativa permitiu ainda uma segurança aos professores dinamizadores para incentivar (legalmente) o uso da bicicleta com a garantia da cobertura do seguro escolar.

3. A alteração legislativa fortaleceu a capacidade de persuasão junto dos pais e encarregados de educação para permissão (autorização) na deslocação de bicicleta por parte dos seus educandos.”

EL-8 CONTEMPLAR AS REDES CICLÁVEIS NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

A gestão do território pressupõe uma abordagem integrada e articulada com as orientações de desenvolvimento territorial decorrentes dos programas de âmbito nacional, regional e sub-regional. O plano diretor municipal, sendo o instrumento de referência para a elaboração dos demais planos municipais e outros documentos orientadores, deverá explicitar a estratégia e as opções de base territorial para o favorecimento dos modos ativos em geral e, em particular, das redes de percursos cicláveis estruturantes, especificando os parâmetros de referência. (pág. 62)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x		MATE	IMT ANMP Municípios TP	NA

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o ex-Ministério do Ambiente e da Transição Energética tendo-se procedido à sua alteração para a **Direção Geral do Território**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida

EL-9 ASSEGURAR A ARTICULAÇÃO INTERMUNICIPAL NO DESENVOLVIMENTO DE REDES

A implementação de redes cicláveis deverá ser concertada entre as comunidades intermunicipais (CIM), as áreas metropolitanas ou entre os respetivos municípios, garantindo desenho compatível, continuidade de traçados e adequada manutenção. (pág. 62)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	X	x	x	ANMP	AML AMP CIM Municípios IMT TP	NA

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que *“a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”*
- O referido ofício foi remetido ao GSEM
- **Prioridade 1**

EL-10 INCLUIR MECANISMOS DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA NA LEGISLAÇÃO

Os regulamentos municipais realizados no âmbito da urbanização e ou de edificação deverão especificar os aspetos morfológicos e estéticos a que devem obedecer os projetos de urbanização e edificação (públicos e privados), garantido a concretização e execução de lugares para o estacionamento de bicicletas. Deverá ser avaliada a revisão de outros regulamentos que possam potenciar os modos ativos de transporte, como, por exemplo, o atual Regulamento de Passagens de Nível, ou a regulamentação relativa a lugares de estacionamento, que deverá privilegiar a garantia de requisitos mínimos para bicicleta e de limites máximos para estacionamento automóvel. (pág. 62)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	X	x	x	MATE	DGT IMT ANMP	NA

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o ex-Ministério do Ambiente e da Transição Energética tendo-se procedido à sua alteração para a **Direção Geral do Território**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida

EL-11 REGULAR CARGAS E DESCARGAS DE MERCADORIAS EM ZONAS URBANAS

Deverá ser potenciada a implementação de normas de promoção de bicicletas de carga nos sistemas de logística, explorando as vantagens relativas dos veículos híbridos para entregas e recolhas, em particular no primeiro e último Km, face a outros modos de transporte. (pág. 62)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
		x		ANMP	Municípios IMT	NA

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM

ED-1 APOIAR A INVESTIGAÇÃO APLICADA AO CONTEXTO NACIONAL

Estimular-se-á a produção de conhecimento técnico e científico, com vista a ampliar os resultados da implementação de políticas de promoção dos modos ativos, atendendo às especificidades locais e operacionais e ao público -alvo, criando linhas de investigação focadas nos modos ativos, no âmbito do sistema científico e tecnológico nacional, e articulando o sistema académico com outras instituições e com a indústria. (pág. 63)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	x	MCTES	FCT ANI	OE Fundos Comunitários

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior tendo-se procedido à sua alteração para a **Fundação para a Ciência e a Tecnologia**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida

ED-2 PROMOVER A PARTILHA DE CONHECIMENTO ESPECIALIZADO

Para garantir mais eficiência e eficácia no desenvolvimento e implementação de novos produtos, materiais e processos, facilitar-se-á o acesso a informação adequada sobre conceitos, iniciativas, boas práticas e estudos de caso, em áreas tão diversas como a indústria, ambiente, sociologia, legislação, sistemas de informação ou marketing. A articulação entre a academia e outros agentes públicos e privados será estimulada. (pág. 63)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	x	MCTES	FCT ANI TP	OE Fundos Comunitários

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior tendo-se procedido à sua alteração para a **Fundação para a Ciência e a Tecnologia**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida

E1-1 DESENVOLVER E APLICAR UM GUIA DE NORMAS NACIONAIS PARA INTERVENÇÕES FÍSICAS

A elaboração de um guia de normas técnicas para infraestrutura e equipamentos, em contexto público e privado, adaptando boas práticas internacionais à realidade nacional, tornará comum e acessível a implementação de soluções adequadas e atrativas para ciclistas e compatíveis com os diferentes usos. (pág. 64)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x			IMT	LNEC	Próprio

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida
- **Prioridade 1**

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2021 - 2022
Orçamento	55.000 €
Taxa Global de Progresso	50%

I – Apresentação aos principais stakeholders do “Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos: Características geométricas para vias de tráfego não motorizado”.

- Apresentação a CCDR, CIM e AM*
- Apresentação a associações de mobilidade ciclável e outros stakeholders*

II – Discussão Pública do “Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos: Características geométricas para vias de tráfego não motorizado”.

- Publicação do documento em plataforma para discussão pública*

III – Adaptação do documento de forma a incluir os contributos recebidos na fase de discussão pública:

- Reformulação técnica do documento*
- Reformulação gráfica do documento*

IV – Apresentação do documento normativo no seu formato final.

- Sessão pública de apresentação do documento normativo*

E1-2 PRIVILEGIAR, PRIORIZAR E PROMOVER A IMPLEMENTAÇÃO DE INTERVENÇÕES LIGEIRAS

Intervenções pontuais podem apresentar um retorno efetivo superior a grandes obras, e a execução de projetos -piloto permite aferir com baixo custo a adequabilidade de soluções permanentes, testando com firmeza, e em contextos delimitados, a implementação de processos de mudança. As operações de regeneração urbana constituem excelentes oportunidades para promover alterações no desenho urbano, tal como as iniciativas temporárias ou periódicas (por exemplo, zonas sem carros), que podem ser progressivamente alargadas. (pág. 64)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	X	ANMP	Municípios	Próprio Fundos Comunitários

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM

E1-3 ELIMINAR DESCONTINUIDADES E OBSTRUÇÕES NAS VIAS PARA CICLISTAS

Para melhorar as condições de circulação nas localidades para os utilizadores vulneráveis, serão identificadas e eliminadas interrupções na rede ciclável, bem como pontos críticos ao nível da segurança efetiva e percecionada. (pág. 64)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	X	ANMP	Municípios	OE Fundos Comunitários Próprio

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM

E1-4 GENERALIZAR MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO EM ZONAS URBANAS

Serão ativamente promovidas medidas de acalmia de tráfego, com implementação de zonas de coexistência, que proporcionem a necessária segurança a peões e ciclistas. O tráfego de atravessamento será despromovido no centro das localidades, em particular nas imediações de estabelecimentos escolares. (pág. 64)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	X	ANMP	Municípios	OE Fundos Comunitários Próprio

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM

E1-5 TORNAR AS INTERSEÇÕES PARA CICLISTAS SEGURAS E CONFORTÁVEIS

Os cruzamentos, atravessamentos e outras interseções para ciclistas garantirão adequadas condições para uma utilização universal, recorrendo quando necessário a soluções inovadoras como bike boxes. (pág. 64)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	X	ANMP	Municípios	OE Fundos Comunitários Próprio

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM

E1-6 MASSIFICAR A INSTALAÇÃO DE ESTACIONAMENTOS DE BICICLETA

Disponibilizar-se-á estacionamento para bicicletas em todos os destinos que constituam polos geradores e atratores de deslocações, privilegiando o recurso a soluções técnicas padronizadas, garantindo condições de segurança (através, por exemplo, de estacionamento tipo Sheffield) e visando o conforto dos ciclistas, com localização prática e acessível e em quantidade adequada à procura. (pág. 64)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x		ANMP	Municípios	Fundos Comunitários Próprio

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM
- **Prioridade 1**

OBSERVAÇÕES

O Fundo para o Serviço Público de Transportes publicou um Aviso de Abertura de Candidaturas para apoio à aquisição e instalação de equipamentos destinados ao estacionamento de bicicletas.

E1-7 FACILITAR A MOBILIDADE ATIVA NAS ZONAS URBANAS

A construção, adaptação e manutenção de infraestruturas dedicadas destina -se a encurtar e tornar os trajetos com bicicleta os mais atrativos. É particularmente importante cuidar da qualidade do espaço público e do índice de «caminhabilidade» em áreas envolventes a equipamentos geradores e atratores de deslocações (interfaces de transportes, hospitais, escolas e outros edifícios públicos). Nas zonas urbanas com elevado potencial de utilização, deverão ser desenvolvidos planos de mobilidade ativa, com definição de vias radiais (primárias e diretas) e vias tranquilas (menos diretas, com acesso a comércio e equipamentos). Deverá ser promovida a arborização de canais e zonas de circulação a pé e com bicicleta, articulando as infraestruturas verdes com as infraestruturas cinzentas de circulação, garantindo mais sombra, conforto térmico e psicológico, e contribuindo para reduzir a exposição de ciclistas a fontes de poluição atmosférica e sonora. (pág. 64 e 65)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	x	Municípios		OE Fundos Comunitários Próprio

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM

E1-8 CRIAR E MAPEAR REDES CICLÁVEIS INTERMUNICIPAIS DE EXCELÊNCIA

Serão implementados eixos intermunicipais estratégicos com ligações diretas e interconectadas e potenciando redes já existentes ou em execução. Fora das localidades, estimular-se-á o desenvolvimento de ecovias (com percursos calmos e atrativos, com pouco ou nenhum tráfego automóvel e forte potencial para ligação intermunicipal, podendo incluir troços fora de estrada). As ligações entre localidades garantirão a existência de condições de circulação confortáveis para ciclistas. As intervenções físicas e a sinalética respeitarão elevados padrões de qualidade, sendo mantidos de forma diligente, com limpeza e tratamento regular da superfície e, sempre que seja adequado, a compatibilização com o uso pedestre. (pág. 65)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x		AML	AMP CIM TP	OE Fundos comunitários Próprio

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria a Área Metropolitana de Lisboa, tendo-se procedido à sua alteração para a **Infraestruturas de Portugal**, dado o seu âmbito nacional
- Foi solicitado preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, através do representante da IP na Rede de Pontos Focais, que solicitou a formalização do pedido via ofício
- Formalização do pedido enviado

E1-9 PROMOVER PERCURSOS CICLÁVEIS PARA DESPORTO E LAZER

A prática de atividades de recreio com bicicleta, estimulando o turismo ativo e de natureza, assim como a prática desportiva, serão incentivados e apoiados, com mapeamento, sinalização e manutenção de percursos adequados, em estrada e fora de estrada. Serão identificados pontos de articulação e potenciais sinergias com percursos pedestres já existentes e em desenvolvimento, assim como com a Rede Nacional de Ecopistas, os Centros e Percursos «Cyclin'Portugal», ou a rede Eurovelo, para bicicletas, bem como o Portuguese Trails enquanto projeto nacional de dinamização e promoção nacional e internacional da oferta de percursos pedestres e cicláveis. (pág. 65)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	x	AML	AMP CIM ANMP IPDJ IP TP	OE Fundos comunitários Próprio

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria a Área Metropolitana de Lisboa, tendo-se procedido à sua alteração para o **Turismo de Portugal**, dado o seu âmbito nacional
- Foi solicitado preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, através do representante do TP no Conselho Consultivo, que solicitou a formalização do pedido via ofício
- Formalização do pedido enviado

E1-10 INTERVIR JUNTO DOS OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Será garantida a plena acessibilidade ao transporte público por parte de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, incluindo infraestruturas, material circulante e sistemas de informação. O transporte de bicicletas, bem como de cadeiras de rodas (manuais ou elétricas) tornar-se-á tendencialmente prático e acessível, em modo ferroviário, fluvial e, em situações justificadas, em modo rodoviário, nas deslocações interurbanas e urbanas. As zonas de embarque e desembarque em interfaces de transporte incluirão opções seguras, práticas, autónomas e acessíveis. Os estacionamentos para bicicletas deverão servir adequadamente a procura. As condições de utilização de paragens e estações serão revistas, tornando mais atrativos e seguros os embarques e desembarques de passageiros, e mais eficientes e confortáveis os tempos de espera (pág. 65)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x			IMT	AML AMP CIM Municípios	OE Próprio

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2021 (transporte fluvial) 2022 – 2030 (transporte rodoviário)
Orçamento	30.000 € (entre 2022 e 2024)
Taxa Global de Progresso	

Transporte fluvial:

Em 2021 será verificado junto dos operadores fluviais identificados o que já existe relativamente ao transporte de bicicletas nomeadamente o n.º máximo de bicicletas que podem ser transportadas por embarcação, facilidade de embarque/desembarque, o transporte dentro das embarcações e eventuais parques de estacionamento de bicicletas na proximidade dos cais. O levantamento incluirá as acessibilidades relativas às cadeiras de rodas (manuais ou elétricas) e o respetivo transporte dentro das embarcações.

Transporte rodoviário:

1. Definir a rede de stakeholders envolvidos (operadores de transporte e as entidades gestoras de interfaces/paragens e outras entidades privadas ou públicas)
2. Diligenciar a audição dos stakeholders (ex. INR, AMT, associações do setor, associações de consumidores, Organismo Nacional de Normalização (IPQ), autoridades de transporte, além dos operadores de transportes e das entidades gestoras de interfaces/paragens), de modo a

percecionar os obstáculos/barreiras que subsistem e impedem a plena acessibilidade ao transporte público por parte de pessoas com mobilidade condicionada (pessoas com deficiência, doentes, idosos, grávidas e pessoas com crianças de colo) ou portadores de bicicletas, incluindo infraestruturas, material circulante e sistemas de informação;

3. *Análise e divulgação dos resultados da audição;*
4. *Consultar os operadores de transporte e as entidades gestoras de interfaces/paragens, no sentido de apresentarem:*
 - a. *Identificação dos obstáculos/barreiras concretamente existentes e que impedem a plena acessibilidade ao transporte público por parte de pessoas com mobilidade condicionada*
 - b. *Identificação dos obstáculos que podem ser ultrapassados, definindo as prioridades a implementar a curto, médio e longo prazo, com indicação dos prazos até 2030;*
 - c. *Previsão de custos inerentes à implementação das medidas de melhoria atrás identificadas/propostas*
5. *Análise da informação recebida e apresentação de relatório sobre a mesma.*
6. *Auscultação junto do Fundo Ambiental, Fundo Transportes (outros?) a fim de averiguar a possibilidade de financiamento das medidas propostas pelos operadores de transporte e entidades gestoras das interfaces/paragens*
7. *Desenvolvimento das iniciativas necessárias ao processo de financiamento e atribuição das verbas ficará a cargo dos respetivos Fundos de Transporte e/ou Ambiental*
8. *Apresentar os relatórios de progresso, elaborados pelos operadores de transporte e das interfaces, que sintetizem as melhorias introduzidas, em matéria de acessibilidades ao transporte.*

E1-11 FOMENTAR A IMPLEMENTAÇÃO DE SISTEMAS PÚBLICOS DE BICICLETAS PARTILHADAS

A disponibilização de bicicletas como um serviço de transporte apresenta um enorme potencial para generalizar o seu uso, em particular quando os sistemas incluem veículos assistidos eletricamente, que permitem experienciar os percursos como praticamente planos. Para garantir o seu sucesso e ampliar a cobertura da rede de sistemas públicos de partilha de bicicletas, assegurar-se-á uma adequada cobertura territorial com estações bem localizadas e visíveis, junto de equipamentos e interfaces de transporte. (pág. 65)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x		MATE	IMT Municípios	Fundos Comunitários Próprio

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o ex-Ministério do Ambiente e da Transição Energética tendo-se procedido à sua alteração para o **Instituto da Mobilidade e dos Transportes**
- Ponto Focal identificado
- Preenchida uma nota interna

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2021 -2023
Orçamento	1.000.000€
Taxa Global de Progresso	

“A implementação de SISTEMAS PÚBLICOS DE BICICLETAS PARTILHADAS pode compreender diferentes tipologias de ação, da iniciativa de diversas entidades, muito especialmente municípios, mas também Comunidades Intermunicipais e operadores.

O «fomento» destes sistemas pode incluir, designadamente:

- Apoio à aquisição e instalação de equipamentos de apoio ao uso da bicicleta em interfaces de transportes, terminais rodoviários, fluviais e ferroviários ou noutros pontos notáveis da rede de transportes públicos;*
- Apoio à criação ou delimitação de faixas ou pistas cicláveis, com diferenciação das zonas de circulação dos modos motorizados através de sinalização vertical e horizontal, coloração diferenciada do pavimento e estruturas «pop-up» de rápida montagem e desmontagem;*
- Implementação de serviços públicos de utilização de bicicletas partilhadas;*
- Incentivar a criação de serviços de prestação rápida de ajuda ou de socorro, em casos de avaria ou de acidente envolvendo «ciclistas».*

Objetivo(s) a alcançar

- i Existência de «sistemas públicos de bicicletas partilhadas» em todas as sedes dos municípios que configurem aglomerados urbanos contínuos com pelo menos 8000 eleitores;*
- ii Existência de «sistemas públicos de bicicletas partilhadas» em todos os municípios;*
- iii Extensão dos «sistemas públicos de bicicletas partilhadas» a todos os aglomerados urbanos pelo menos 5000 habitantes, situados a uma distância inferior a 10 km da sede de município;*
- iv Extensão dos «sistemas públicos de bicicletas partilhadas» a todos a lugares com pelo menos 2000 habitantes, situados a uma distância inferior a 10 km da sede de município;*

Calendarização prevista

- | | |
|---|-------------------|
| <i>i Definição da programação financeira plurianual</i> | <i>28/02/2021</i> |
| <i>ii Definição de procedimentos e de entidades responsáveis</i> | <i>31/03/2021</i> |
| <i>iii Definição de tipologias de ação a apoiar e de critérios de seleção</i> | <i>30/04/2021</i> |
| <i>iv Seleção de ações e atribuição de apoios para o biénio 2021/2022</i> | <i>30/06/2021</i> |
| <i>v Avaliação intercalar</i> | <i>31/02/2022</i> |
| <i>vi Avaliação e revisão dos objetivos da «medida»</i> | <i>31/02/2023</i> |

Orçamento

A programação financeira deverá ser realizada após definição das fontes de financiamento. O montante anual julgado adequado para as tipologias de ação, universo de entidades elegíveis e horizonte enunciados, não deverá ser, em média, inferior a 1,0 M€.

As ações devem ser comparticipadas a uma taxa de 90%, com exclusão do IVA.

A programação financeira deverá ser plurianual, podendo contemplar projetos plurianuais e a reutilização dos saldos dos exercícios orçamentais anuais

E2-1 DESENVOLVER UM QUADRO DE REFERÊNCIA NACIONAL PARA ENSINAR A PEDALAR

Será desenvolvido um referencial de formação para crianças e adultos, visando apoiar o desenvolvimento de competências para pedalar em condições de conforto e segurança, em contexto protegido (nível básico) e em meio rodoviário (nível avançado), incluindo manutenção da bicicleta e cidadania rodoviária. Este quadro de referência incluirá a formação, certificação e acompanhamento de monitores devidamente qualificados para ensinar crianças e adultos. (pág. 66)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			ME	DGE IPDJ FPC	NA

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério da Educação, tendo-se procedido à sua alteração para a **Direção Geral da Educação**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida
- **Prioridade 1**

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2020 a 2030
Orçamento	14.100.000€
Taxa Global de Progresso	15%

1. *Elaboração de inquéritos para aplicação às comunidades escolares, permitindo avaliar as realidades, perspetivas, motivações e interesses relativas à utilização da bicicleta enquanto meio de transporte para a escola.*
2. *Elaboração de gincanas para aferição do nível de proficiência técnica velocipédica.*
3. *Elaboração de fichas registo para avaliações diagnosticas (primeira avaliação formativa).*
4. *Elaboração de documentação e aferição das realidades escolares envolvidas no projeto até este momento (24 AE/ENA), sob o ponto de vista dos recursos existentes, envolvimento geográfico e parcerias estabelecidas.*
5. *Elaboração dos conteúdos a integrar no manual de apoio ao professor e técnico qualificado, estando apenas por concluir o capítulo relativo ao “ciclismo adaptado”.*
6. *Definição da população-alvo efetiva para aplicação do programa: 8.190 Alunos; 395 Turmas; 70 Escolas; 24 Agrupamentos de Escolas / Escolas Não Agrupadas; 14 Coordenações Locais; 5 Direções Regionais.*

- 7. Aplicação das primeiras avaliações formativas apenas em parte do público-alvo definido, por constrangimentos relacionados com a pandemia COVID-19.*
- 8. Realização de atividades promotoras da bicicleta em contexto escolar (atividades internas) com envolvimento de toda a Comunidade Educativa e Entidades Parceiras.*
- 9. Elaboração de Plano de Formação para ações de curta duração 4-6 horas (componente teórica e componente prática).*
- 10. Envolvimento de pais/encarregados de educação, empresas e entidades, no apoio, colaboração e patrocínio de atividades ou aquisição de materiais.*

E2-2 INCLUIR O CICLISMO COMO MATÉRIA EXTRACURRICULAR

Sendo uma competência básica com múltiplas vantagens para o indivíduo e para a sociedade, será avaliada a oportunidade de os alunos aprenderem a pedalar, num processo de formação opcional faseado ao longo dos vários níveis de escolaridade, em perímetro delimitado e seguro (escola — 1.º ciclo), mas também em espaço público (rodovia — 2.º e 3.º ciclos e ensino secundário). (pág. 66)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			ME	MATE DGE	Fundo Ambiental

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério da Educação, tendo-se procedido à sua alteração para a **Direção Geral da Educação**.
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida
- **Prioridade 1**

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2022 a 2030
Orçamento	225.000€
Taxa Global de Progresso	5%

Elaboração e aplicação de um vasto conjunto de suporte documental e ações práticas, conforme apresentado na medida “E2-1 Desenvolver um quadro de referência nacional para ensinar a pedalar”. Contudo, insuficientes para ambicionar uma abrangência massificada dos estabelecimentos escolares e respetivas comunidades, preconizada através da inclusão do “ciclismo do quotidiano” como matéria nuclear dos programas da disciplina de Ed. Física.

E2-3 ESTIMULAR A MOBILIDADE ATIVA JUNTO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

A atividade física e a adoção de estilos de vida ativos constituem fatores de reabilitação e integração, favorecendo a autoestima e a autonomia de pessoas com deficiência motora ou intelectual. Serão garantidas condições apropriadas para promover a autonomia nas deslocações a pé ou com cadeiras de rodas, em articulação com os Balcões de Inclusão, bem como para aprender a pedalar em contexto de recreio ou de deslocações quotidianas, por exemplo através de sistemas de empréstimo de bicicletas, cadeiras de rodas e disponibilização de outros equipamentos adaptados, particularmente em contexto escolar e em instituições do setor. (pág. 66)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	X	IPDJ	INR Municípios	OE Fundos Comunitários Próprio

- Ponto Focal não identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida
- Realizadas insistências

E2-4 REFORÇAR A FORMAÇÃO PARA A CIDADANIA RODOVIÁRIA

A formação para obtenção de carta de condução de veículos motorizados, bem como a sensibilização de pré -condutores, será objeto de revisão profunda, de forma a incluir nas aulas e exames uma sólida componente específica orientada para a proteção dos utilizadores mais vulneráveis da rodovia, e para a redução progressiva e generalizada da sinistralidade («Visão Zero»). (pág. 66)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	X	IMT		OE Fundos Comunitários Próprio

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida
- Realizadas insistências

E2-5 PROMOVER COMPETÊNCIAS TÉCNICAS E ACADÉMICAS

Professores do ensino básico e secundário, mas também técnicos em áreas como a arquitetura, a engenharia e o turismo, no setor privado e público (nomeadamente nos municípios), terão ao seu dispor recursos formativos, devidamente acreditados, em várias dimensões necessárias à promoção da mobilidade ativa e acessibilidade para todos. A disponibilização de formação universitária especializada ampliará as competências profissionais no mercado interno. Os auditores de segurança rodoviária deverão estar devidamente sensibilizados e capacitados para os aspetos relacionados com os utilizadores vulneráveis e a infraestrutura para estes utilizadores. (pág. 66 e 67)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x		Municípios DGAE	IMT CRUP CCISP INR	OE Fundos Comunitários

- Ponto Focal não identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida
- Foi proposta a alteração de entidade responsável para o LNEC que informou não poder assumir a responsabilidade da medida

E2-6 MELHORAR A FORMAÇÃO DE MOTORISTAS

Os condutores profissionais com habilitações específicas devem estar particularmente preparados para lidar com o trânsito de forma responsável e serão alvo de ações periódicas de formação com módulos específicos dedicados à segurança de ciclistas. (pág. 67)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x		IMT		OE Fundos Comunitários

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida
- Realizadas insistências

E2-7 FORMAR FORMADORES DE UTILIZADORES PROFISSIONAIS

Serão desenvolvidas plataformas para a formação e certificação de monitores para ensinar a pedalar em contextos específicos, como o transporte de mercadorias em bicicleta de carga ou a utilização da bicicleta pelas forças de segurança e proteção civil. (pág. 67)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x		IMT		

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida
- Realizadas insistências

E2-8 CRIAR UM CENTRO DE INFORMAÇÃO INTERDISCIPLINAR

A disponibilização online de recursos técnicos gratuitos e acessíveis para apoiar municípios e outras entidades a planear e implementar soluções de mobilidade ativa é da maior importância, para afetar positivamente os projetos previstos e em execução, e apoiar o planeamento de projetos futuros. (pág. 67)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			IMT		OE

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida – solicitada revisão

E2-9 PROMOVER UM ENCONTRO NACIONAL – CIMEIRA DA MOBILIDADE ATIVA

A realização de um grande evento periódico estimula a concertação e implementação de medidas entre as várias instituições e níveis de governo e contribui para manter e reforçar o compromisso político com os objetivos, conferindo também maior visibilidade ao tema. (pág. 67)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	x	MATE	IMT	Próprio

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o ex- Ministério do Ambiente e da Transição Energética, tendo-se procedido à sua alteração para o **Instituto da Mobilidade e dos Transportes**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida
- **Prioridade 1**

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2022 a 2030
Orçamento	90.000€
Taxa Global de Progresso	

Para evitar a “concorrência” com o evento Velocity, a decorrer em Lisboa em 2021, a organização da Cimeira não ocorrerá em 2021, iniciando-se apenas em 2022, a expectativa que seja possível a realização de eventos presenciais. Caso não seja possível, o evento decorrerá em formato híbrido ou totalmente online.

E2-10 REALIZAR AÇÕES LOCAIS DE CAPACITAÇÃO E DISCUSSÃO

A promoção de iniciativas de escala local ou regional que fomentem a discussão e ampliem a rede de stakeholders envolvidos (municípios, empresas, profissionais, etc.), constitui uma forma adequada para interligar estratégias nacionais e locais, partilhar informação, disseminar boas práticas, estimular a criação de parcerias ou apresentar resultados de intervenções ou estudos e propostas inovadoras. (pág. 67)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	X	x	x	MATE	IMT AML AMP CIM Municípios TP	Próprio Fundo Ambiental

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o ex- Ministério do Ambiente e da Transição Energética, tendo-se procedido à sua alteração para o Instituto da Mobilidade e dos Transportes
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida
- **Prioridade 1**

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2021 a 2030
Orçamento	€18 000
Taxa Global de Progresso	40% (ano de 2021)

Prevê-se a realização destes eventos com periodicidade anual, podendo ser admitida outra periodicidade face a situações e /ou oportunidades que o justifiquem. Em 2021, prevê-se que a sua realização se inicie na segunda quinzena do mês de abril 2021, à razão de 1 evento por semana, estimando-se que o evento tenha uma duração de 2h/2h30.

Datas e temáticas previstas:

- 22 de abril - Lisboa e Vale do Tejo - Mobilidade Ciclável numa lógica supra concelhia
- 28 ou 29 de abril - Centro - Mobilidade Ciclável e a indústria de produção de bicicletas
- 6 de maio - Algarve - Mobilidade Ciclável ao serviço do turismo e da saúde
- 12 de maio – Alentejo - Mobilidade Ciclável no contexto da mobilidade rural
- 19 e 20 de maio - Norte - a definir

E2-11 PROMOVER A DIMENSÃO PREVENTIVA NO CUMPRIMENTO DO CÓDIGO DA ESTRADA

A promoção de iniciativas de escala local ou regional que fomentem a discussão e ampliem a rede de stakeholders envolvidos (municípios, empresas, profissionais, etc.), constitui uma forma adequada para interligar estratégias nacionais e locais, partilhar informação, disseminar boas práticas, estimular a criação de parcerias ou apresentar resultados de intervenções ou estudos e propostas inovadoras. (pág. 67)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	X	GNR	PSP PM	NA

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida é a **Guarda Nacional Republicana**, no entanto e considerando as atribuições e competências da **Polícia de Segurança Pública**, entende-se que ambas as forças de segurança serão responsáveis pela implementação da medida
- Ponto Focal PSP identificado
- Ponto Focal GNR identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida pela PSP
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida pela GNR

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2021 a 2030
Orçamento	
Taxa Global de Progresso	10% (ano de 2021) – PSP

A PSP no âmbito das suas competências de fiscalização rodoviária promove operações de fiscalização direcionadas para o cumprimento das regras de circulação, que mais contribuem para a sinistralidade rodoviária, onde se inclui a deteção dos comportamentos que colocam em perigo os condutores de velocípedes ou veículos equiparados, assim como do cumprimento das regras de circulação por parte dos condutores de velocípedes.

E2-12 AUMENTAR A FISCALIZAÇÃO EFETIVA DOS NÍVEIS DE POLUIÇÃO DE VIATURAS

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	x	GNR	PSP PM	NA

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida é a Guarda Nacional Republicana, no entanto e considerando a falta de descrição da medida e o seu âmbito (níveis de poluição de viaturas), entende-se estar desenquadrada do âmbito da ENMAC e solicitou-se ao **Instituto da Mobilidade e dos Transportes** uma nota técnica que justifique o encerramento da medida, abordando a forma como se processa a fiscalização dos níveis de poluição dos veículos, apresentando dados estatísticos atualizados e eventuais outros elementos que sejam considerados por relevantes.

E2-13 AUMENTAR O NÚMERO DE AGENTES DA AUTORIDADE QUE SE DESLOCAM EM BICICLETA

O aumento de agentes da autoridade usando a bicicleta no desempenho das suas funções, em particular nas localidades, contribuirá para a afirmação dos modos ativos enquanto opções de deslocação plenamente integradas e legitimadas e melhorará a capacidade de intervir e fiscalizar adequadamente os incumprimentos do Código da Estrada. (pág. 67)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	x	MAI	MATE GNR PSP PM	Próprio Fundo Ambiental

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida é o Ministério da Administração Interna, no entanto e considerando as atribuições e competências da Guarda Nacional Republicana e da Polícia de Segurança Pública, entende-se que ambas as forças de segurança serão responsáveis pela implementação da medida.
- Ponto Focal PSP identificado
- Ponto Focal GNR identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida pela PSP
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida pela GNR

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2021 a 2030
Orçamento	
Taxa Global de Progresso	10% (ano de 2021) – PSP

PSP - Aumento do uso de velocípedes no desempenho das funções de patrulha, com a finalidade de intervir e prevenir eventuais incumprimentos às normas do Código da Estrada e permitir uma deslocação mais sustentável e próxima dos utilizadores vulneráveis.

Aumento do efetivo afeto às ciclopatrulhas de 32 polícias, perfazendo um total de 125 polícias.

E2-14 IMPLEMENTAR MEDIDAS DE APOIO À AQUISIÇÃO DE BICICLETAS

Tendo em conta o maior potencial de substituição do automóvel nas deslocações, a aquisição de bicicletas elétricas de perfil urbano será apoiada e contemplada nas medidas de incentivo e promoção destinadas aos veículos de baixas emissões. (pág. 68)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x			MATE		Fundo Ambiental

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o ex-Ministério do Ambiente e da Transição Energética, tendo-se procedido à sua alteração para o **Fundo Ambiental**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida
- **Prioridade 1**

E2-15 INCREMENTAR OS BENEFÍCIOS PARA ENTIDADES PÚBLICAS E PRIVADAS

Serão apoiadas as adaptações necessárias para tornar os locais de trabalho confortáveis para quem prefere usar a bicicleta. O investimento em frotas de bicicletas para fins profissionais será incentivado e apoiado, bem como a equiparação da bicicleta ao automóvel como veículo de serviço. (pág. 68)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	X			MF	MATE	OE

- De acordo com a RCM n.º 131/2019, de 2 de agosto a entidade responsável pela medida seria o Ministério das Finanças, tendo-se procedido à sua alteração para a **Secretaria Geral do Ministério das Finanças**
- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2021 a 2030
Orçamento	
Taxa Global de Progresso	

M1. Criação de um Fundo específico para apoiar as obras necessárias à adaptação de espaços próximos do local de trabalho, para estacionamento de bicicletas e bem assim outras iniciativas que promovam o aumento do uso da bicicleta como meio de transporte,

M2. Criar uma frota de bicicletas/trotinetes públicas a afetar a várias entidades (públicas e privadas) para utilização por contrapartida de um “passe verde”

M3. Criar linhas de crédito bonificadas para startups industriais, com foco nas empresas do setor das bicicletas

M4. Promover a dedução em sede de IRS das despesas com compra e manutenção de bicicletas

M5. Garantir que os seguros de acidentes de trabalho e seguros escolares incluem acidentes com ciclistas nas condições idênticas às que existem para pedestres

M6. Determinar ajudas de custo de deslocações profissionais que privilegiem meios de transporte não motorizados

E3-1 PROMOVER A «VISÃO ZERO» NA SINISTRALIDADE ENVOLVENDO VELOCÍPEDES

Quando se opta por andar de bicicleta, a circulação na rodovia será uma opção de reduzido risco. Para reduzir ao mínimo o número de vítimas, são necessárias campanhas continuadas de sensibilização, inovadoras e impactantes, envolvendo diferentes agentes. (pág. 69)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	X	ANSR	Municípios	Próprio

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização 2021 a 2030

Orçamento

Taxa Global de Progresso

Pretende-se promover a Visão Zero na sinistralidade rodoviária envolvendo velocípedes, através da conceção e difusão de materiais educativos sobre o tema, que pretendem fomentar a sua utilização e integração segura em ambiente rodoviário.

Encontra-se em fase de conceção o flyer temático “Pedalar em Segurança” e a reformulação de conteúdos para o manual digital guia de velocípedes.

As metas dos referidos indicadores serão definidas em conjunto com as entidades parceiras que irão participar campanha (reunião prevista para fevereiro de 2021)

E3-2 CRIAR OPORTUNIDADES DE RECONHECIMENTO DE «CAMPEÕES»

As boas práticas e exemplos de sucesso (ao nível individual, mas também ao nível dos municípios) serão estimulados, celebrados e disseminados, criando narrativas inspiradoras e mobilizadoras, através da criação de mecanismos como prémios, selos de qualidade ou outros projetos e iniciativas locais, regionais e nacionais, que contribuam para estimular um verdadeiro compromisso com a mobilidade ativa. (pág. 69)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			IMT	Municípios	Próprio

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2023 a 2030
Orçamento	35.000€
Taxa Global de Progresso	

Pretende-se que várias entidades, em particular os municípios, se proponham a receber os selos de qualidade e prémios de excelência, pela qualidade das suas intervenções, de modo a incrementar a importância da mobilidade ativa, a nível nacional.

Assim, pretende-se que sejam atribuídos anualmente 4 tipos de selos, dois por cada uma das seguintes categorias:

1. "Selos de qualidade", pela criação de estruturas que promovam a mobilidade ativa;
2. "Selos de qualidade" pela criação de estruturas inovadoras, com suporte em alternativas mais sustentáveis;
3. "Selos de qualidade", pela criação de uma estrutura segura, acessível e atrativa, privilegiando o transporte ativo;
4. "Selos de qualidade", pela criação de uma estrutura que possibilite a independência na acessibilidade e mobilidade para todos.

E 3 prémios:

1. "Prémio de excelência", pela qualidade da intervenção a nível de desenho, construção de vias, localização e manutenção;
2. "Prémio de excelência", pela promoção e implementação de políticas de mobilidade ativa;

3. *“Prémio de excelência”, pela qualidade da estratégia implementada a nível intermunicipal, no desenvolvimento de redes.*

Os selos e os prémios de excelência serão entregues no evento anual de âmbito nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa - que se prevê realizar no Dia Mundial da Bicicleta - dia 3 de junho, estabelecido pelas Nações Unidas em 2018 com o intuito de promover a conscientização sobre os vários benefícios do uso da bicicleta. (Medida E2-9 – Promover um encontro nacional – Cimeira da Mobilidade Ativa).

Estima-se que neste evento, em 2022, seja publicitada e divulgada a atribuição dos prémios e seus critérios e em 2023 sejam atribuídos os primeiros selos e prémios de excelência.

E3-3 INTERVIR JUNTO DOS JOVENS EM IDADE ESCOLAR

A educação para a mobilidade ativa e sustentável e para a importância da acessibilidade e da cidadania rodoviária, será providenciada a partir do ensino pré-escolar e continuada nos níveis seguintes, incentivando o uso partilhado e responsável do espaço público. Os alunos serão estimulados a andar de bicicleta. (pág. 69)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	x	DGE	IMT IPDJ Municípios	OE Próprio

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2021 a 2030
Orçamento	18.000.000€
Taxa Global de Progresso	5%

A intervenção junto dos jovens em idade escolar será inicialmente realizada através da aplicação de inquéritos e gincanas especificamente desenvolvidas para o projeto “Desporto Escolar sobre Rodas”, salvaguardando a existência de níveis de progressão e dificuldade.

A medida poderá igualmente passar pela promoção de Gincanas Rodoviárias que promovam a transição em espaço controlado e seguro para a cidadania rodoviária, e que permitam ao aluno estar dotado de todas as capacidades para realizar o seu trajeto casa-escola-casa.

Aspetos relacionados com intervenções urbanísticas e ações de índole rodoviário, como a implementação de medidas para acalmia do trânsito nas principais artérias rodoviárias que fluem para a escola (noção da possibilidade de alteração de sentido de artérias rodoviárias - ida e volta para casa através de bicicleta), deverão integrar o plano de intervenção desta medida.

A realização de linhas de BUS-ESCOLAR ciclável, com paragens estratégicas nas zonas de residência dos alunos, é outro exemplo que pode favorecer a implementação desta medida.

E3-4 PROMOVER MUDANÇA DE COMPORTAMENTOS EM GRUPOS ESPECÍFICOS DA POPULAÇÃO

Serão desenvolvidos e promovidos recursos, iniciativas e campanhas de comunicação orientadas para grupos com necessidades e expectativas diferenciadas, onde se verifique existir potencial significativo para aumentar o recurso à mobilidade ativa, como os trabalhadores, os estudantes universitários, os ciclistas de recreio e desporto, as pessoas com mobilidade reduzida ou os idosos, mas também com particular atenção à perspetiva de género em relação à mobilidade ativa. (pág. 69)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	x	DGE Municípios	IMT IPDJ	OE Próprio

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida
- **Prioridade 1**

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização	2021 a 2030
Orçamento	6.000.000€
Taxa Global de Progresso	

A mudança de comportamentos em grupos específicos da população terá maior alcance quanto maior for a realização de campanhas de sensibilização para as temáticas relacionadas com a mobilidade ativa (Debates, Workshops, Interdisciplinaridade com a disciplina de Cidadania, Ações de Formação etc.).

O recurso aos meios de comunicação social para publicidade institucional com o fim de sensibilizar para a importância dos transportes ativos e suaves, poderá ter um papel fundamental na disseminação da medida, respetivos objetivos e estratégias a adotar.

E3-5 CRIAR UMA PLATAFORMA DE COMUNICAÇÃO DIGITAL INTEGRADA

Será desenvolvida uma plataforma acessível, atrativa e abrangente (incluindo site, apps e redes sociais) que centralize e disponibilize recursos e informação útil e relevante e potencie a comunicação no âmbito da estratégia de promoção da mobilidade ativa. Poderá também integrar recursos técnicos e destinados a profissionais, no âmbito da medida 7.2.4 — «Criar um centro de informação interdisciplinar». (pág. 69)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			IMT		Fundo Ambiental Próprio

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida – solicitada revisão

E3-6 INCENTIVAR E APOIAR A REALIZAÇÃO DE EVENTOS E INICIATIVAS POPULARES

Serão promovidas iniciativas de ativação e experimentação junto do público em geral, como roadshows, campanhas «de bicicleta para o trabalho/escola» ou «dias sem carros», mas também aproveitados grandes eventos desportivos com potencial para dar visibilidade e escala mediática ao tema. (pág. 69)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
x	x	x	x	Municípios	IMT DGS IPDJ	Próprio

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM

E3-7 PROMOVER CAMPANHAS PUBLICITÁRIAS E ATIVAR PARCERIAS

Será efetuado um trabalho de sensibilização do grande público, desenvolvendo campanhas publicitárias, mas também ativando parcerias e estimulando a divulgação de conteúdos selecionados em meios de comunicação e média, com ênfase nos meios públicos, através da edição online e física de informação e notícias de atividades, informações úteis, resultados de estudos, artigos e opiniões. A ideia de que a bicicleta é um brinquedo, ou exclusivamente para utilização desportiva, será desconstruída, até pelo enorme potencial em sensibilizar os praticantes de desporto para a mobilidade ativa. Serão também potenciadas sinergias com entidades e iniciativas em vários setores complementares como a educação, a saúde, o desporto, o turismo ou a indústria. (pág. 69)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	x	Municípios	IMT DGS IPDJ	Próprio

- Solicitado o preenchimento da Ficha de Definição e Monitorização da Medida, tendo sido rececionado ofício informando que “a ANMP não pode, seja pela sua natureza e finalidade, seja pela ausência de competências e de meios, ser responsável pela implementação de quaisquer medidas da ENMAC 2020-2030”
- O referido ofício foi remetido ao GSEM

MA-1 ESTABELECECER UM CONJUNTO DE INDICADORES DE DESEMPENHO

Definir adequadamente, e nas múltiplas dimensões quantitativas e qualitativas, quais os indicadores de performance nacionais e locais a utilizar pelo sistema de monitorização, e que permitam comparações da evolução de resultados ao nível nacional e europeu. (pág. 70)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x			IMT	DGE DGS ANSR ANMP TP	NA

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida
- **Prioridade 1**

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização

Orçamento

Taxa Global de Progresso

Recolher indicadores existentes;

Identificar um conjunto de indicadores “chave” ao nível nacional e europeu para a monitorização

Identificar fontes oficiais

Identificar a periodicidade dos mesmos

MA-2 IMPLEMENTAR UMA REDE NACIONAL DE MONITORIZAÇÃO

Os efeitos diretos e indiretos de projetos e medidas adotados serão aferidos de forma continuada no tempo, envolvendo as entidades responsáveis pelos mesmos e garantindo a disponibilidade de instrumentos e métodos robustos, que incluam contagens, inquéritos e outras soluções de recolha de dados. (pág. 70)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	x	IMT	DGE DGS ANSR ANMP TP	NA

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização

Orçamento

Taxa Global de Progresso

- Definir e criar critérios de indicadores de aferição dos efeitos diretos e indiretos

- Definir soluções/métodos de recolha de dados.

- Criar um sistema que permita a disponibilização de instrumentos que permita uma rede nacional de monitorização.

MA-3 ADAPTAR SISTEMAS COMPLEMENTARES DE RECOLHA DE DADOS

A monitorização corrente em áreas como a saúde, a segurança rodoviária, o turismo ou o emprego, será aperfeiçoada em aspetos pontuais, permitindo uma leitura mais detalhada de dinâmicas relevantes para a mobilidade ativa (por exemplo, operações estatísticas oficiais e relatórios de sinistralidade rodoviária). (pág. 70)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
	x	x	x	IMT	DGE DGS ANSR ANMP TP	NA

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida preenchida

PONTO DE SITUAÇÃO REPORTADO

Calendarização

Orçamento

Taxa Global de Progresso

Efetuar um levantamento da informação existente

Solicitar e recolher dados junto das entidades

Criar um sistema que permita a recolha da informação e que nos devolva os outputs esperados

MA-4 AVALIAR E REVER PERIODICAMENTE A ESTRATÉGIA NACIONAL

O grau de cumprimento de metas e resultados, reais e esperados, das políticas de promoção da mobilidade ativa no território nacional será aferido e divulgado com periodicidade bienal. Prevê-se também uma avaliação global mais profunda, que inclua o acompanhamento e a análise de dinâmicas emergentes (designadamente as bicicletas assistidas eletricamente, o aumento da conectividade digital ou a tendência de «servitização» da mobilidade) e que sustente uma revisão intercalar da ENMAC, em 2025. (pág. 70)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
		x	x	IMT	DGE DGS ANSR ANMP TP	NA

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida

MA-5 AVALIAR E COMPARAR RESULTADOS A NÍVEL REGIONAL, CONCELHIO, LOCAL E SETORIAL

Uma adequada monitorização permitirá aferir e comparar resultados, nomeadamente no cálculo e avaliação do retorno dos investimentos realizados e no estabelecimento de rankings em diferentes contextos (por exemplo, indicadores de execução financeira e física de projetos, indicadores de sinistralidade rodoviária e indicadores de impacto económico, social e ambiental — tal como o modelo HEAT). (pág. 70 e 71)

2019	2020	2021-2025	2026-2030	Entidade Responsável	Entidade Envolvida	Orçamento
		x	x	IMT	DGE DGS ANSR ANMP TP	

- Ponto Focal identificado
- Ficha de Definição e Monitorização da Medida não preenchida

Anexo 1

PARTE I

IDENTIFICAÇÃO DA MEDIDA

DIMENSÃO ESTRATÉGICA*	Eixo de Intervenção #1: Infraestruturas e Intermodalidade (E1)											
DIMENSÃO OPERACIONAL*	Mobilidade ativa fácil e atrativa, com infraestrutura adequada											
MEDIDA*	E1-1 Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas											
DESCRIÇÃO DA MEDIDA*	<i>A elaboração de um guia de normas técnicas para infraestrutura e equipamentos, em contexto público e privado, adaptando boas práticas internacionais à realidade nacional, tornará comum e acessível a implementação de soluções adequadas e atrativas para ciclistas e compatíveis com os diferentes usos. (pág. 64)</i>											
CALENDARIZAÇÃO*	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
	X											
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	xxx	Nome										
		E-mail										
		Telefone										
ENTIDADES ENVOLVIDAS	xxx	Nome										
		E-mail										
		Telefone										
	xxx	Nome										
		E-mail										
		Telefone										
	xxx	Nome										
		E-mail										
		Telefone										

*(cf. RCM nº 131/2019)

PARTE II

DEFINIÇÃO | DESENVOLVIMENTO | IMPLEMENTAÇÃO DA MEDIDA

DEFINIÇÃO DA MEDIDA	Indicar de forma clara e sucinta a definição ajustada e atualizada da medida , as etapas/milestones e/ou metodologia para a sua implementação, tendo em conta a descrição constante da RCM nº 131/2019 e que consta na Parte I da presente ficha. As etapas/milestones deverão servir de referência à indicação da "Taxa global do progresso" de realização da medida que consta na Parte III da presente ficha.			
OBJETIVO(S) A ALCANÇAR	Identificar de forma clara e sucinta os objetivos a alcançar com a implementação da medida, considerando que os mesmos devem ser mensuráveis através de indicadores/critérios de monitorização a identificar na Parte III da presente ficha.			
RECURSOS A MOBILIZAR	Identificar os recursos necessários à implementação da medida, sejam recursos humanos, financeiros (designadamente aquisições de serviços) ou de outra natureza.			
CALENDARIZAÇÃO PREVISTA	Identificar o horizonte temporal para a realização de cada uma das etapas/tarefas necessárias à concretização da medida. Deverá ser considerado como período de referência o trimestre ou o semestre.			
ORÇAMENTO (se aplicável)	2020	€ 0.000,00	2026	€ 0.000,00
	2021	€ 0.000,00	2027	€ 0.000,00
	2022	€ 0.000,00	2028	€ 0.000,00
	2023	€ 0.000,00	2029	€ 0.000,00
	2024	€ 0.000,00	2030	€ 0.000,00
	2025	€ 0.000,00	TOTAL	€ 0.000,00

PARTE III

PROGRESSOS REALIZADOS | MONITORIZAÇÃO DA MEDIDA

<p>PROGRESSOS REALIZADOS</p>	<p>Indicar de forma clara e sucinta os progressos realizados face ao inicialmente definido/previsto, conforme definido na Parte II da presente ficha.</p>
<p>CONSTRANGIMENTOS</p>	<p>Identificar de forma clara e sucinta os constrangimentos verificados, para os quais devem ser procuradas soluções mitigadoras. Cada constrangimento deverá ser identificado com um número ao qual deverá corresponder uma solução adotada.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 2.
<p>SOLUÇÕES ADOTADAS</p>	<p>Identificar de forma clara e sucinta as soluções adotadas para cada um dos constrangimentos identificados para os quais devem ser indicadas soluções mitigadoras. Cada solução adotada deverá ser identificada com um número ao qual deverá corresponder o constrangimento verificado.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 2.
<p>INDICADORES DE REALIZAÇÃO</p>	<p>Identificar de forma clara o indicador de execução/realização da medida, bem como a sua eventual definição/metodologia.</p>
<p>TAXA DE EXECUÇÃO FINANCEIRA</p>	<p>Identificar a percentagem do orçamento previsto, indicado na Parte II da presente ficha, já executada.</p> <p>00%</p>
<p>TAXA GLOBAL DE PROGRESSO</p>	<p>Indicar a percentagem global do progresso de realização da medida tendo em conta as etapas/milestones estabelecidos na “Definição da Medida” que consta na Parte II da presente ficha.</p> <p>00%</p>