



Associação Nacional das Indústrias de Duas Rodas, Ferragens, Mobiliário e Atividades Complementares dos Setores Representados

Contributo Conjunto para a Consulta Pública – Plano Social para o Clima (2026-2032)

Assunto: Reforço da mobilidade ativa e dos transportes públicos no combate à pobreza de mobilidade no Plano Social pelo Clima

A pobreza de mobilidade é a condição em que pessoas ou comunidades não conseguem deslocar-se livremente nem escolher como fazê-lo, por inexistência ou dificuldade em aceder a alternativas económicas cómodas e seguras. Esta limitação restringe o acesso à educação, ao trabalho, à saúde, à vida social e à participação cívica, agravando desigualdades e a qualidade de vida.

A mobilidade sustentável deve ser tratada como um direito de cidadania: todos devem poder movimentar-se e aceder a serviços e atividades socioeconómicas essenciais com opções que privilegiem o bem comum — saúde física e social, segurança, inclusão e proteção climática. Tal direito exige oferta real de alternativas para além do automóvel: andar a pé e de bicicleta em redes contínuas e protegidas, transporte público frequente e fiável, intermodalidade simples, preços justos, informação clara, e desenho urbano que torne estas escolhas evidentes e fáceis no dia a dia.

Onde estas condições falham, não há “opção”: há dependência forçada do carro, custos elevados, ruído e poluição junto a escolas e bairros, e exclusão de quem não pode conduzir. Combater a pobreza de mobilidade é, por isso, investir na liberdade de todos e no interesse coletivo.

Pobreza de mobilidade não é falta de automóveis - é falta de alternativas razoáveis

A [proposta do PSC](#) não inclui de forma significativa os modos ativos nas respostas a dar ao desafio da pobreza de mobilidade (pp. 8-9), pelo que aposta em todas as medidas e respetivos fundos de apoio relacionados com mobilidade em **incentivos à aquisição de veículos motorizados elétricos, i.e., automóveis, carrinhas e autocarros**. Esta abordagem, embora

possa ser eficaz em determinadas situações na necessária redução imediata de emissões, ignora, lamentavelmente, o contributo que a mobilidade ativa, incluindo em combinação com os transportes públicos, poderá dar para as deslocações diárias.

No resumo ao setor de transportes rodoviários, na p. 9, o Plano refere o seguinte:

"A elevada dispersão urbana do modelo territorial português tem sido tradicionalmente reconhecida como um dos maiores obstáculos à criação de redes de transporte público, financeiramente sustentáveis, nos territórios mais afastados dos centros urbanos. O transporte flexível e a mobilidade partilhada têm potencial para contribuir para a resolução deste problema."

A bicicleta é ainda hoje relevante em vários concelhos periurbanos e rurais

Esta **afirmação ignora o papel da mobilidade ativa**, quer no meio urbano, quer nos territórios periurbanos e rurais. Aliás, os concelhos com mais elevada utilização da bicicleta nos Censos de 2021 são maioritariamente rurais e com dispersão urbana fragmentada, designadamente Murtosa, Ílhavo, Estarreja, Vagos e Marinha Grande.

Infraestruturas e incentivos têm vindo a aumentar uso da bicicleta em Lisboa e Porto

Por outro lado, o maior crescimento de utilização de bicicleta observa-se nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, com especial destaque para os municípios que mais investiram em infraestrutura segura e condições de incentivo à utilização da bicicleta, destacando-se Lisboa.

Seria uma **trágica perda de oportunidade** não aproveitar o aumento da utilização de bicicleta nestas localidades para alavancar a descarbonização dos sistemas de mobilidade dos municípios portugueses, ignorando quase completamente —como faz esta proposta de PSC— as inúmeras vantagens da mobilidade em bicicleta (Comissão Europeia, 2024).



Associação Nacional das Indústrias de Duas Rodas, Ferragens, Mobiliário e Atividades Complementares dos Setores Representados

Andar a pé, de bicicleta ou transporte público são as melhores soluções

A **mobilidade ativa** — a pé e em bicicleta — e o **transporte público**, em especial o ferroviário, são os modos com menor impacto ambiental, **mais saudáveis, mais justos socialmente, eficientes energeticamente e eficazes na descarbonização**. No entanto, com a redação proposta, o PSC ignora quase por completo a mobilidade a pé e em bicicleta, agravando o desequilíbrio das atuais políticas públicas e da dependência no ineficiente e muito problemático uso do automóvel particular. Apelamos a que as entidades competentes assumam metas vinculativas para o cofinanciamento de:

- redes pedonais e cicláveis seguras e contínuas;
- medidas promotoras da intermodalidade em articulação com as autoridades de transportes gestoras dos sistemas de passes (ciclovias de acesso às interfaces de transporte público e estações ferroviárias e fluviais, bicletários, frentes e ruas escolares);
- equipamentos de fiscalização do estacionamento e da velocidade;

Se Portugal é líder na produção de bicicletas, porque não se estimula o seu uso?

Em Portugal, a ausência de medidas de promoção de mobilidade ativa no PSC é ainda mais incompreensível tendo em conta que o país é **líder europeu na produção de bicicletas**, um setor industrial relevante que poderia beneficiar fortemente de políticas que promovam o uso deste meio de transporte, enquanto é dos que menos investe em infraestrutura ciclável da Europa (ECF, 2022; ECF, 2024).

Ausência de passeios e ciclovias reforça automóvel particular e é em si pobreza de mobilidade

Além disso, a falta de condições adequadas para as deslocações a pé ou de bicicleta até locais de trabalho e de estudo — como nas áreas periféricas, nas fábricas, escritórios ou serviços, muitos estabelecimentos de ensino —, ou mesmo para aceder a interfaces de transporte público,



Associação Nacional das Indústrias de Duas Rodas, Ferragens, Mobiliário e Atividades Complementares dos Setores Representados

é, em si mesma, uma forma concreta de *pobreza de mobilidade*. A ausência de **infraestrutura pedonal e ciclável, segura e contínua**, força, em muitos casos, a população, incluindo estudantes e trabalhadores, a depender do automóvel particular, agravando custos, emissões poluentes, e outras externalidades no território e nas populações; congestionamento nas cidades, impermeabilização dos solos com estradas e estacionamento, perigo rodoviário e a resultante sinistralidade, inatividade física e a diabetes, obesidade, doenças cardíacas e oncológicas, etc.

Municípios, IP e CP devem desenvolver soluções para facilitar a mobilidade sustentável

Os **municípios** têm aqui um papel central, pois são as entidades responsáveis pela criação de **passeios, ciclovias e redes de mobilidade local** que permitem uma transição justa e equitativa. Do mesmo modo, a **CP (Comboios de Portugal)** e a **IP (Infraestruturas de Portugal)** devem ser apoiadas para melhorar a integração com a mobilidade ativa, acessibilidades, para reforçar a **ligação entre as localidades e as estações ferroviárias**, complementando a mobilidade ativa para distâncias maiores, à escala metropolitana, regional e nacional. O Plano tem um papel relevante para alavancar a transição modal justa e bem orientada.

As nossas propostas para o PSC

Por estas razões, propomos que o Plano Social para o Clima:

1. **Reconheça como casos especiais os grupos vulneráveis que não possuem automóvel.** Conforme orientações da Comissão Europeia no *Guidance on the Social Climate Plans* (Comissão Europeia, 2025, p. 33), o PSC deve também considerar grupos vulneráveis que não possuem automóvel com motor de combustão interna, ou que não podem conduzir um carro, dando prioridade estrutural a intervenções que promovam a mobilidade ativa e o transporte público;
2. **Atribua maior peso e financiamento** a projetos municipais de mobilidade ativa (pedonalização dos centros urbanos, alargamento de passeios, redução efetiva de velocidades e volumes de tráfego automóvel, desenho do espaço urbano e arborização tornando espaços confortáveis e convidativos, criação de redes de ciclovias urbanas nas avenidas e artérias principais, caminhos escolares e frentes escolares



Associação Nacional das Indústrias de Duas Rodas, Ferragens, Mobiliário e Atividades Complementares dos Setores Representados

descongestionadas, garantindo interligações pelas cidades inteiras e com todas as localidades), e em acessos às interfaces, especialmente ferroviárias. em articulação com as autoridades de transporte.

3. **Reconheça soluções de mobilidade inovadoras e específicas para territórios de baixa densidade/interior.** O PSC apesar de incorporar financiamento específico para a mobilidade em períodos e territórios de baixa procura, deverá incluir investimentos em sistemas de transporte tecnologicamente inovadores. Nomeadamente, sistemas de transporte público a pedido, já testados com sucesso noutras países europeus, inclusivamente em algumas regiões em Portugal.;
4. **Reconheça o potencial estratégico da indústria nacional de bicicletas,** articulando as políticas públicas, sociais, industriais e ambientais com este modo, um dos mais eficientes energeticamente para deslocações em meio urbano, com benefícios de saúde e ambientais, e disponível para todas as idades;
5. **Promova medidas integradas** que combinem justiça social, eficiência energética e coesão territorial, reduzindo a dependência do automóvel particular.

A verdadeira transição justa na mobilidade será aquela que permita a todos os cidadãos, independentemente da idade ou condição económica, deslocarem-se com segurança, de forma confortável e digna, com baixo impacto ambiental, sem ter que depender do automóvel particular, um modo dispendioso e com inúmeras externalidades sociais e ambientais que agrava a injustiça social dominante no território.

Subscrevem

- **ABIMOTA** – Associação Nacional das Indústrias de Duas Rodas, Ferragens, Mobiliário e Atividades Complementares dos Setores Representados
- **ABAEE** – Associação Bandeira Azul de Ambiente e Educação
- **ACA-M** – Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
- **Associação Ciclaveiro**



Associação Nacional das Indústrias de Duas Rodas, Ferragens, Mobiliário e Atividades Complementares dos Setores Representados

- **Associação Rotinas Selvagens**
- **Bicicultura, CRL**
- **BIKiNNOV – Bike Value Innovation Center- Association**
- **Braga Ciclável - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta**
- **CICLODA – Associação Oficina da Ciclomobilidade**
- **Cidades pelo Clima**
- **Estrada Viva – Liga de Associações pela Cidadania Rodoviária, Mobilidade Segura e Sustentável**
- **Kidical Mass Portugal**
- **MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta**
- **Projecto 278 | Tiago Cação**
- **ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável**

Referências

Comissão Europeia. *Declaração Europeia sobre o Velocipedismo*. 2024.

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377

Comissão Europeia. *Guidance on the Social Climate Plans* (C/2025/881). 2025. https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf&prefLang=pt

ECF - European Cyclists' Federation. *The state of national cycling strategies in Europe (2022)*. 2022.

https://www.ecf.com/media/resources/2022/The_state_of_national_cycling_strategies_second_edition_2022.pdf

ECF - European Cyclists' Federation. *The state of national cycling strategies in Europe (2024)*. 2024.



**Associação Nacional das Indústrias de Duas
Rodas, Ferragens, Mobiliário e Atividades
Complementares dos Setores Representados**

https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf

18 novembro, 2025