

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).

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, bicicletários, 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,

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

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 noutros 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
- **ABAAE** – Associação Bandeira Azul de Ambiente e Educação
- **ACA-M** – Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
- **Associação Ciclaveiro**

- **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_s_econd_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