



Planos de Mobilidade Urbana Sustentável: PMUS

Rui Velasco Martins

Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospetiva



Programa Nacional de Apoio ao Planeamento da Mobilidade Sustentável



- ❑ Coordenação e Desenvolvimento do Programa Nacional de Planeamento da Mobilidade Urbana
- ❑ Apoio à Legislação/Regulamentação
- ❑ Recursos Financeiros e outros Incentivos
- ❑ Metodologia e Orientações
- ❑ Monitorização e Avaliação
- ❑ Informação, Capacitação e Intercâmbio de Conhecimento

Contato: pmus@imt-ip.pt



Segunda Geração de Instrumentos de Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável

- Processo de transição para PMUS 2.0
- Horizontes Temporais para a elaboração de PMUS
- Decisão de elaboração de um PMUS e posterior aprovação

Processo de Elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

- Princípios fundamentais
- Objetivos Gerais de um PMUS
- Ferramenta ELTIS para autoavaliação de PMUS
- O ciclo de elaboração de um PMUS
- Fases da Elaboração e Implementação/Acompanhamento de um PMUS
- Estrutura e Conteúdo de um PMUS
- Programa Nacional de apoio ao Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável

Contributo para os Compromissos e Metas Nacionais/Europeias

Boas Práticas

Participação Pública – “Uma Prática Fundamental”

Abordagem Quantitativa

- Monitorização e Indicadores
- Dados

Lista De Verificação Final (avaliação do cumprimento de requisitos mínimos)

Anexos

- Glossário
- Exemplo de ficha de análise para indicadores



O que é um PMUS?



*“Um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) é um **plano estratégico elaborado para satisfazer as necessidades de mobilidade das pessoas e empresas nas cidades e nos seus arredores, visando uma melhor qualidade de vida.** Ele baseia-se em políticas de planeamento já existentes e considera devidamente os princípios de integração, participação e avaliação.”*

O planeamento e monitorização da mobilidade urbana sustentável são essenciais para a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).

Em julho de 2024, entrou em vigor o [Regulamento revisto da RTE-T](#). Ele reforça o papel das cidades como elementos essenciais para um transporte sustentável, eficiente e multimodal. O regulamento designa **431 cidades** como **nós urbanos** e estabeleceu requisitos específicos para as mesmas, com o objetivo de promover o fluxo contínuo de tráfego de, para e dentro desses nós urbanos na rede TEN-T. Esses requisitos incluem a adoção de um **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável** e a recolha e submissão regular de dados sobre indicadores de mobilidade urbana à Comissão Europeia. O **Anexo 5** do regulamento especifica os requisitos para os nós urbanos em relação ao desenvolvimento de planos de mobilidade urbana sustentável, além de definir disposições sobre como integrar as políticas de mobilidade urbana e RTE-T dentro dos nós urbanos, garantindo o funcionamento eficaz da rede como um todo. A lista completa dos nós urbanos pode ser encontrada no **Anexo 2** do regulamento..

- **É estratégico**
- **É participado**
- **É inclusivo**
- **Visa soluções de transporte sustentáveis**
- **Assenta na integração de diversos modos de transporte**
- **Inclui políticas e medidas para melhorar a mobilidade urbana**

Quem tem que fazer um PMUS?



✦ **Municípios, Comunidades Intermunicipais, Áreas Metropolitanas e Núcleos Urbanos Funcionais.**

Os núcleos urbanos funcionais, são na aceção definida pela OCDE (2012) como “uma cidade densamente povoada e os territórios envolventes com mais baixa densidade populacional a partir dos quais se realizam movimentos pendulares e cujo mercado de trabalho se encontra altamente integrado com o da cidade”(pelo menos 15% da população ativa efetua movimentos pendulares para o núcleo urbano).

➔ Número 4, do artigo 47.º, da Lei de Bases do Clima ((Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro) : *“as regiões autónomas e as autarquias locais desenvolvem, no âmbito dos seus territórios, planos de mobilidade urbana sustentável que integrem serviços de mobilidade sustentável.”*

➔ Alínea b) do número 1 do Artigo 41.º do Regulamento da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) (Regulamento UE - 2024/1679, de 13 de junho): os nós urbanos devem, até dezembro de 2027, assegurar a adoção e o acompanhamento de um plano de mobilidade urbana sustentável (PMUS).

Horizontes temporais para a elaboração dos PMUS



Promover uma calendarização faseada da elaboração dos PMUS, compatibilizando metas, prioridades e recursos, com destaque para os nós urbanos da RTE-T.

📅 1º Horizonte Temporal – até 2027

Áreas Metropolitanas: Lisboa (AML) e Porto (AMP)

Municípios com >100 mil habitantes: Almada, Amadora, Barcelos, Braga, Cascais, Coimbra, Famalicão, Faro-Loulé, Lisboa, Loures, Gondomar, Guimarães, Leiria, Maia, Matosinhos, Odivelas, Oeiras, Porto, Santa Maria da Feira, Seixal, Setúbal, Sintra, Vila Franca de Xira, Vila Nova de Gaia, Viseu, Funchal

Maior município por NUTS II: Évora e Ponta Delgada (*Obrigação associada à rede transeuropeia de transportes – RTE-T*)

📅 2º Horizonte Temporal – até 2028

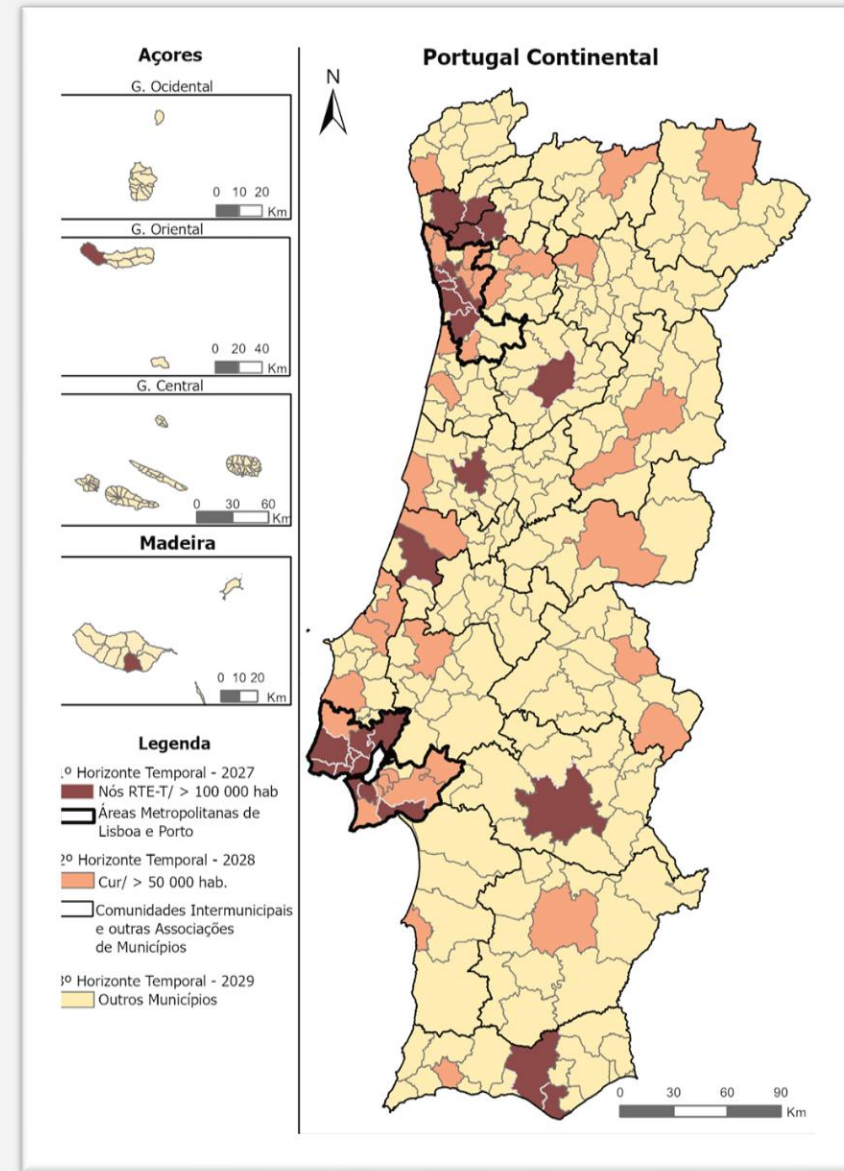
Comunidades Intermunicipais (CIM) e outras associações de municípios

Centros Urbanos Regionais (CUR) definidos no PNPOT: Aveiro, Beja, Bragança, Caldas da Rainha, Castelo Branco, Chaves, Covilhã, Elvas, Figueira da Foz, Guarda, Penafiel, Portalegre, Portimão, Santarém, Sines, Torres Vedras, Viana do Castelo, Vila Real

Municípios com >50 mil habitantes: Alcobaça, Amarante, Barreiro, Felgueiras, Mafra, Moita, Montijo, Oliveira de Azeméis, Ovar, Paços de Ferreira, Palmela, Paredes, Penafiel, Pombal, Póvoa de Varzim, Santarém, Santo Tirso, Sesimbra, Valongo, Vila do Conde

📅 3º Horizonte Temporal – até 2029

Restantes municípios



Roteiro para a transição para PMUS 2.0



Transição para a Segunda Geração de PMUS

SITUAÇÃO ATUAL	PROBLEMAS FREQUENTES	PROCESSO DE TRANSIÇÃO	RESULTADO FINAL
	<ul style="list-style-type: none">DESENVOLVIDO NUM CONTEXTO ESPECÍFICODESENVOLVIDO APENAS À ESCALA REGIONALDESARTICULAÇÃO DAS AÇÕES PREVISTASPARTICIPAÇÃO PÚBLICA INSUFICIENTEDESARTICULAÇÃO ENTRE AS PARTES INTERESSADASNECESSIDADE DE APROFUNDAMENTO DE UMA VISÃO PARA A MOBILIDADE	<ul style="list-style-type: none">APROFUNDAR A FASE DE DIAGNÓSTICOCOMPATIBILIZAR AS ESCALAS DE INTERVENÇÃO REGIONAL E LOCALINTEGRAR A PARTICIPAÇÃO PÚBLICAENVOLVER AS PARTES INTERESSADASDEFINIR UMA VISÃO INTEGRADORA DAS AÇÕES REALIZADAS/EM CURSO/PREVISTAS	
	<ul style="list-style-type: none">MAIOR CONSCIENCIALIZAÇÃO DA RESPONSABILIDADE DAS OPÇÕES DE MOBILIDADE	<ul style="list-style-type: none">COMPATIBILIZAR O PLANO COM O GUIÃO PARA A ELABORAÇÃO DE UM PMUS E AS GUIDELINES SUMP 2.0	
	<ul style="list-style-type: none">EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIONOVAS EXIGÊNCIAS ENERGÉTICAS E AMBIENTAISLACUNAS DE MONITORIZAÇÃONOVAS SOLUÇÕES DE MOBILIDADE E TRANSPORTES (MaaS, MOBILIDADE PARTILHADA)	<ul style="list-style-type: none">INCORPORAR MUDANÇAS NO TERRITÓRIO E MUDANÇAS SOCIAISATUALIZAR METAS ENERGÉTICAS E AMBIENTAISREFORÇAR O PROCESSO DE MONITORIZAÇÃOINTEGRAR NOVAS SOLUÇÕES DE MOBILIDADE	
	<ul style="list-style-type: none">AGRAVAMENTO DAS EXTERNALIDADES NEGATIVAS DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTESCONDICIONAMENTOS À COESÃO SOCIAL E TERRITORIALCONDICIONAMENTOS AO DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO	<ul style="list-style-type: none">DESENVOLVER DE BASE UM PMUS DE ACORDO COM O PLANO COM O GUIÃO PARA A ELABORAÇÃO DE UM PMUS E AS GUIDELINES SUMP 2.0	

Estrutura de gestão de um PMUS



ESTRUTURA DE GESTÃO DE UM PMUS				
Estruturas políticas e técnicas			Composição Possível	Função
Estrutura Política	Interna	Comissão Executiva (CE)	<ul style="list-style-type: none">Executivo Municipal (Presidente da autarquia e/ou vereadores responsáveis quer pelas políticas de transporte, urbanismo, e ambiente, quer pelas políticas sociais e económicas para a área de estudo.Conselho Intermunicipal/ MetropolitanoComissão Executiva (CIM ou AM)	<ul style="list-style-type: none">Definir a missão do PMUS;Validar os principais objetivos e linhas de ação;Orientar os estudos e a concertação entre parceiros;Validar politicamente os principais resultados e eventuais adaptações ao plano e submetê-los a decisão;Coordenar a implementação do plano;Ratificar e consagrar na sua esfera de atuação os objetivos do SUMP;
	Externa		<ul style="list-style-type: none">Presidente da Câmara/VereadorSecretário Intermunicipal/Metropolitano	<ul style="list-style-type: none">Assegurar a concertação entre as políticas de mobilidade intermunicipais;Coordenar a implementação de projetos intermunicipais;
Estrutura Técnica	Interna	Grupo Técnico de Trabalho (GTT)	<ul style="list-style-type: none">Técnicos municipais/ intermunicipais/ metropolitanos das áreas de mobilidade e transporte, energia, urbanismo e arquitetura ambiente, desenvolvimento socioeconómico e emprego, educação, etc.;	<ul style="list-style-type: none">Elaborar, implementar, monitorizar e acompanhar o Plano;Propor e conduzir a realização de eventuais adaptações ao plano.
	Externa		<ul style="list-style-type: none">Consultores externos	<ul style="list-style-type: none">Suprimem as necessidades técnicas na ausência de recursos internos da entidade;Elaborar o Plano e Estudos Específicos;
			<ul style="list-style-type: none">Técnicos municipais/ intermunicipais/ metropolitanos das áreas conexas	<ul style="list-style-type: none">Assegurar a concertação entre as políticas de mobilidade intermunicipais;Elaborar, implementar, monitorizar e acompanhar os projetos intermunicipais;
Estrutura das Partes Interessadas (EPI)			<ul style="list-style-type: none">Organismos da administração central e regional (IMT;AMT; CCDR); Autoridades de Transportes; Operadores de TP e de transporte de mercadorias; Prestadores de serviços de mobilidade; Gestores de Infraestruturas; Grandes empregadores e principais polos geradores/atratores de viagens; Direções de agrupamentos escolares; Associações de cidadãos, comerciais e/ou industriais; ONG; Forças de Segurança Pública e Bombeiros; AM/CIM/Municípios limítrofes na área urbana funcional; Assembleia Municipal; Juntas de Freguesia.	<ul style="list-style-type: none">Acompanhar o desenvolvimento do plano, transmitindo a sua experiência e informação;Emitir pareceres (as entidades competentes);Participar na implementação do plano através do desenvolvimento das medidas e projetos.

	Decisão de elaborar	Aprovação
Áreas Metropolitanas	Comissão Executiva Metropolitana	Conselho Metropolitano
Comunidades Intermunicipais	Conselho intermunicipal	Assembleia Intermunicipal
Municípios/ Municípios associados	Câmara Municipal(ais)	Assembleia Municipal(ais)

Ciclo PMUS



Fase 1 do Ciclo PMUS – Preparação e análise



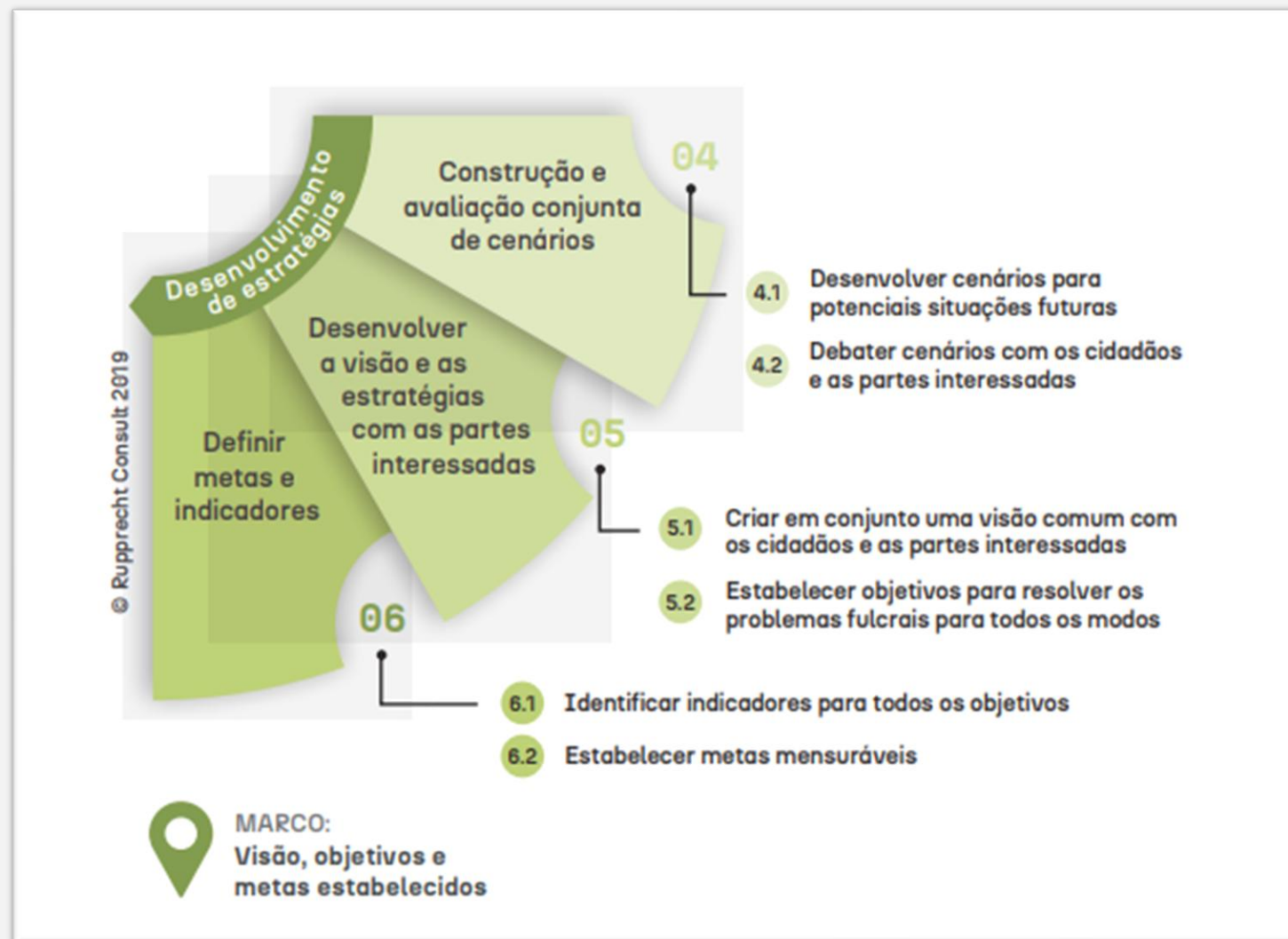
- Avaliação de **recursos**
- Planeamento do **envolvimento dos cidadãos** e das partes interessadas;
- **Análise** da mobilidade/**diagnóstico**
- Principais **problemas** e **oportunidades**



Fase 2 do Ciclo PMUS – Desenvolvimento de estratégias



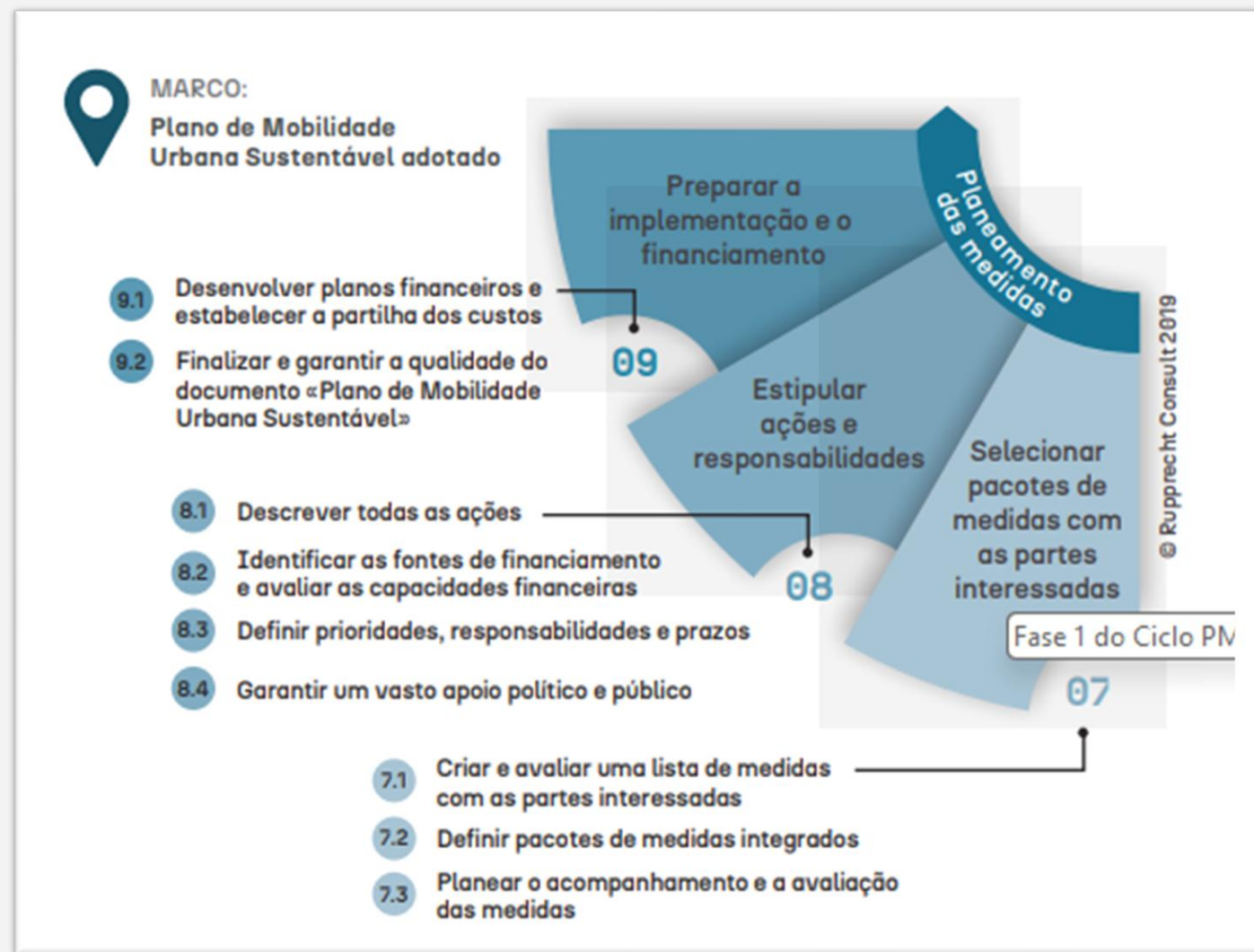
- Construção de **cenários** e **debate** com cidadão e partes interessadas
- Construção conjunta de **visão** e **estratégia** para o futuro
- Definição de **metas e indicadores**



Fase 3 do Ciclo PMUS – Planeamento de medidas



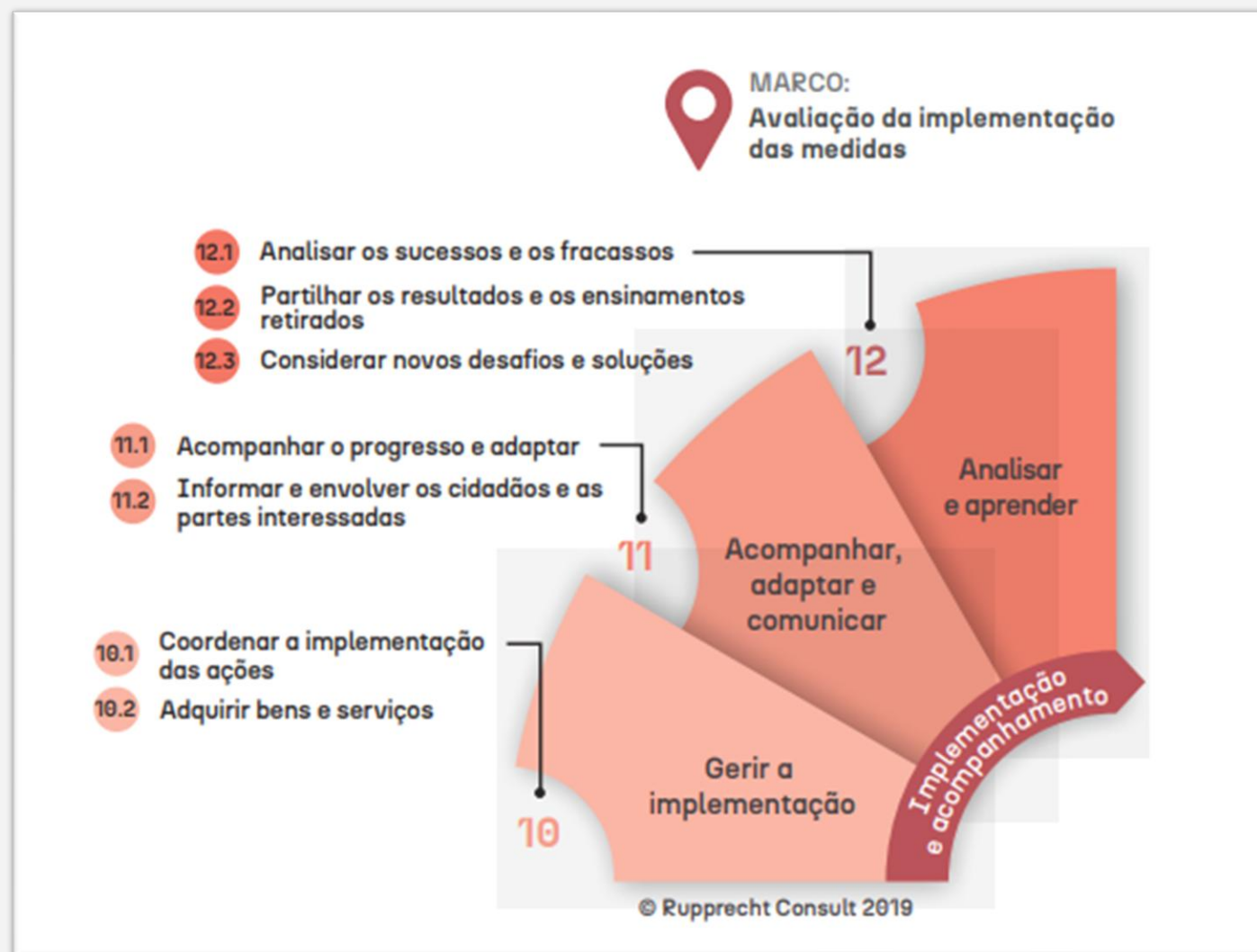
- Seleção de **medidas** e criação de pacotes de medidas
- Definição de **responsabilidades**
- Identificação de fontes de **financiamento**



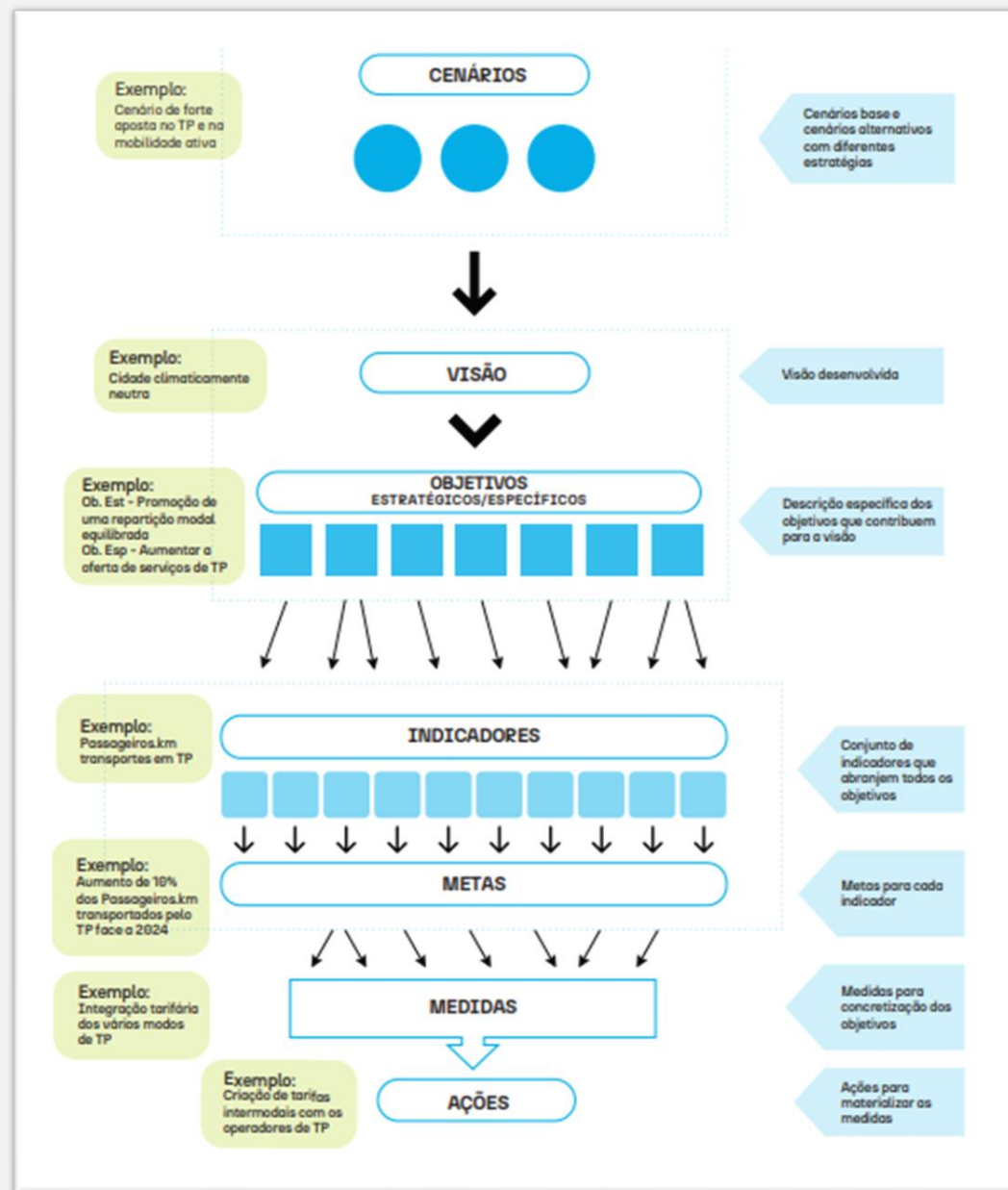
Fase 4 do Ciclo PMUS - Implementação e acompanhamento (incluindo monitorização)



- **Implementação** do plano
- **Monitorização, avaliação, adaptação**
- **Comunicação** com cidadãos e partes interessadas
- **Boas práticas, lições**



Elementos fundamentais de um PMUS



Temas a integrar no PMUS



(Recomendação da CE C(2023) 1524 de 8 de março, relativamente aos Programas Nacionais de Apoio ao Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável)

- ☐ Diversidade/inclusão no transporte
- ☐ Estacionamento
- ☐ Infraestruturas de mobilidade
- ☐ Integração multimodal
- ☐ Logística Urbana
- ☐ Mobilidade ativa e micromobilidade
- ☐ Padrões de mobilidade
- ☐ Planos de gestão da mobilidade
- ☐ Segurança Rodoviária (Visão Sinistralidade Zero)
- ☐ Sistemas de transporte inteligentes (ITS)
- ☐ Transportes públicos (incluindo transporte flexível | táxis | TVDE | Mobilidade partilhada)

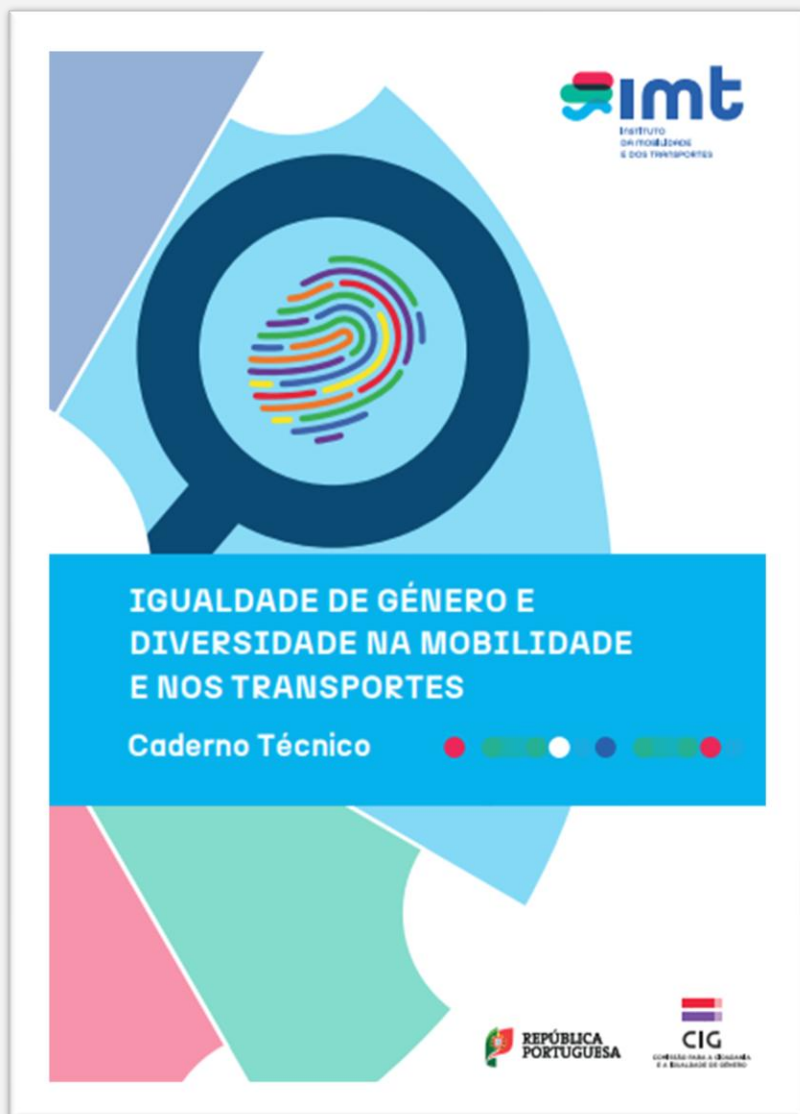


Caderno Técnico – Logística urbana



- O que é a logística urbana?
- Qual a importância da logística urbana?
- O que pode ajudar a desenvolver uma logística urbana mais sustentável?
- Medidas de logística urbana
- Boas práticas e exemplos





Caderno Técnico Igualdade de Género e Diversidade

- Lente de género na promoção da Mobilidade e dos transportes: padrões de Mobilidade diferentes entre homens e mulheres
 - As mulheres como utilizadoras do sistema de transportes
 - As mulheres como trabalhadoras no setor da mobilidade e dos transportes
- A segurança das mulheres no sistema de transportes
- Medidas mitigadores, casos de estudo e boas práticas



Conexões de mobilidade sustentável e resiliente entre áreas rurais



- ❑ A promoção de conexões sustentáveis e resilientes entre áreas rurais e centros urbanos exige integrar o planeamento rural nos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, criar redes multimodais flexíveis, envolver comunidades locais, garantir acessibilidade inclusiva e monitorizar com indicadores adaptados.
- ❑ O objetivo final é reduzir desigualdades territoriais, combater a pobreza de transporte e assegurar que todos tenham acesso equitativo a serviços e oportunidades.

SMARTA-NET

Guia para a Integração de Aspetos da Mobilidade Rural nos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)

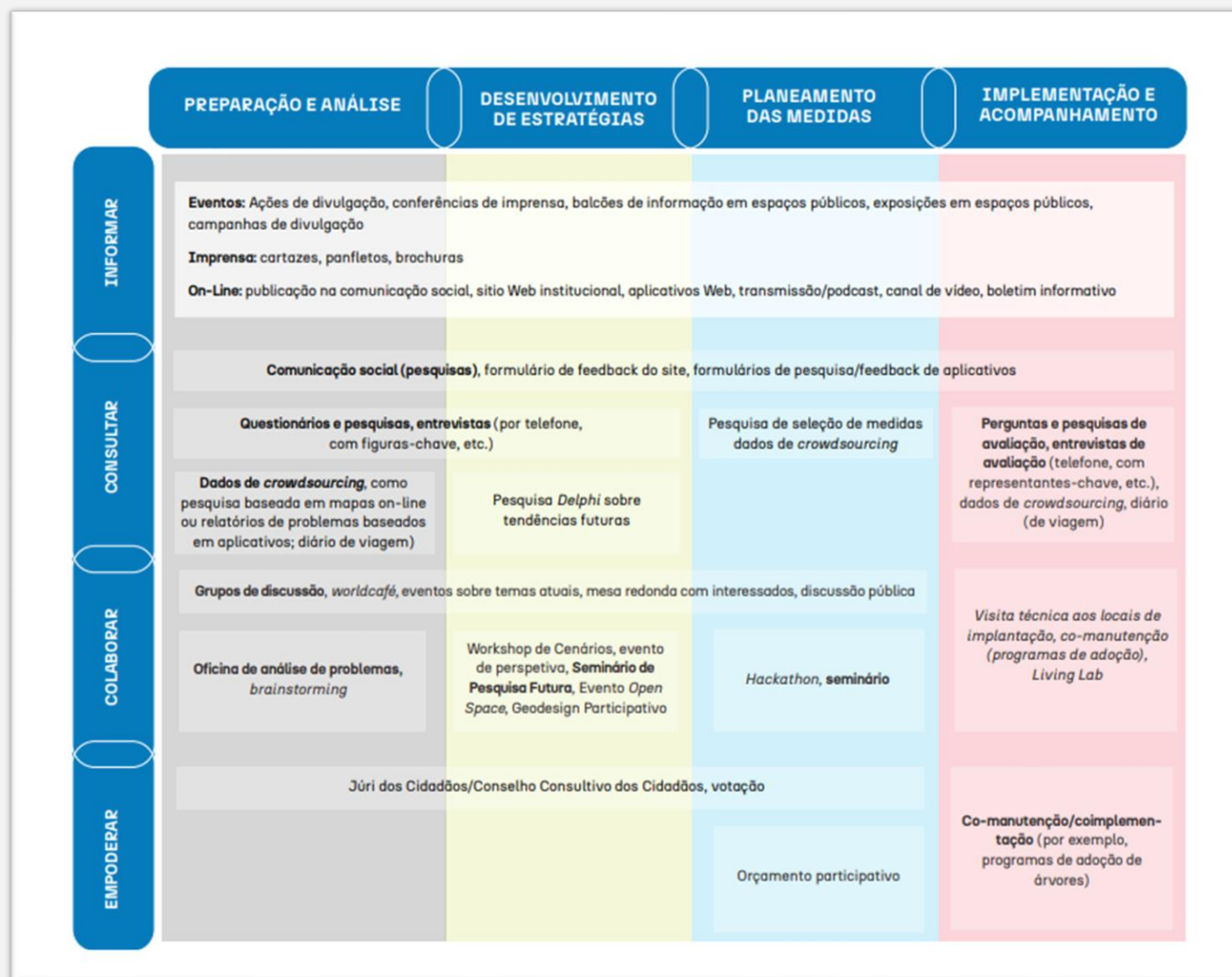


Como promover a participação pública



Ferramentas e métodos de envolvimento recomendados para o desenvolvimento do PMUS

- ✓ Envolvimento
- ✓ Compromisso
- ✓ Co-criação



Indicadores de Mobilidade Urbana - UMI (Urban Mobility Indicators)



- ❑ Permitir monitorizar o impacto da implementação de planos de mobilidade urbana sustentável utilizando indicadores à escala da EU, nacionais, e de concretização das metas do plano
- ❑ Fornecer informações valiosas às autoridades a todos os níveis sobre a mobilidade urbana e o desenvolvimento de infraestruturas.
- ❑ Facilitar o planeamento baseado em evidências e destacar os benefícios da recolha, avaliação e monitorização de dados para os nós urbanos.

Indicadores de Mobilidade Urbana - UMI (Urban Mobility Indicators)



Horizontais

- N.º Residentes
- Área total
- Número total de nós de acesso

Sustentabilidade

- Emissões anuais de CO₂ equivalente provenientes do transporte rodoviário
- Número de viagens por mês realizadas
- Stock de automóveis de passageiros

Acessibilidade

- Número de nós de acesso com quatro ou mais partidas programadas durante as horas de ponta por sentido
- Número total de estações ferroviárias
- Número de parques de estacionamento seguros para bicicletas nas estações ferroviárias

Segurança

- Número de acidentes de trânsito, por ano, que resultam em morte ou ferimentos
- Número de pessoas gravemente feridas em acidentes de trânsito
- Número de pessoas mortas em acidentes de trânsito

- **A disponibilizar até 12/2027 à Comissão Europeia, por Nó Urbano da RTE-T**
- **Monitorização nacional dos restantes municípios**

Exemplo de ficha de análise para indicadores



- Designação do indicador
- Objetivo(s) do plano para o qual o indicador concorre
- Descrição do indicador
- Parâmetros de cálculo, variáveis necessárias e unidade de medida;
- Metas e respetivo período temporal;
- Tipo de informação: cartográfica e/ou alfanumérica;
- Tipo de indicador: execução e/ou resultado;
- Referenciação espacial (e.g. concelho, FUA, área empresarial, centros logísticos etc.);
- Fonte dos dados;
- Valores de referência (se aplicável, para efeitos de comparação);
- Valor do indicador anterior à implementação do plano (ponto de partida).

FICHA DE ANÁLISE PARA CADA UM DOS INDICADORES

ÁREA DE INTERVENÇÃO/MEDIDA	
NOME DO INDICADOR	
DESCRIÇÃO DO INDICADOR	
PARÂMETROS DE CÁLCULO	UNIDADES NECESSÁRIAS
UNIDADE DE MEDIDA	
NOTAS	
PERÍODO TEMPORAL	
TIPO DE INFORMAÇÃO: CARTOGRÁFICA E/OU ALFANUMÉRICA	TIPO DE INDICADOR: EXECUÇÃO E/OU RESULTADO
REFERENCIAÇÃO ESPACIAL (E.G. CONCELHO, FUA, ÁREA EMPRESARIAL, CENTROS LOGÍSTICOS ETC.)	
FONTE DOS DADOS	
VALORES DE REFERÊNCIA (SE APLICÁVEL, PARA EFEITOS DE COMPARAÇÃO)	VALOR DO INDICADOR ANTERIOR À IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO (PONTO DE PARTIDA)

Monitorização operacional e avaliação intermédia de um PMUS



Monitorização operacional

- ❑ Ação: Registo de dados
- ❑ Metodologia: Abordagem quantitativa
 - Fase de diagnóstico – recolha de dados para definição dos indicadores
 - Fase de implementação e de monitorização – a cada dois anos, recolha dos indicadores para avaliação da efetividade e eficiência das intervenções previstas no plano
- ❑ Objetivo: Avaliação crítica interna (pela equipa do plano) das intervenções e eventual indicação de correções; possível revisão das metas a serem alcançadas.

Monitorização periódica

- ❑ Ação: Elaboração de relatório
- ❑ Metodologia: Elaboração de um relatório de avaliação intermédia sobre o estado de implementação do PMUS e o seu desempenho para os objetivos e metas estabelecidos
- ❑ Objetivo: Avaliação crítica externa das intervenções e eventual indicação de correções; possível revisão das metas a serem alcançadas

Auto avaliação dos PMUS

Lista de Verificação Final



PRINCÍPIOS ORIENTADORES		VERIFICAÇÃO
METAS E OBJETIVOS CLAROS E MENSURÁVEIS	Define metas e objetivos claros e mensuráveis, para o desenvolvimento de um modelo de mobilidade que:	
	É seguro, acessível, a preços comportáveis e inclusivo para todos os utilizadores, incluindo os grupos desfavorecidos e as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e tem em conta a perspetiva de género e as alterações demográficas.	<input type="radio"/>
	Dá resposta a todas as necessidades de mobilidade dos utilizadores, incluindo as deslocações de bicicleta e a pé, a logística urbana, os fluxos de mercadorias de longa distância e de passageiros na rede RTE-T, bem como os fluxos de toda a área urbana funcional.	<input type="radio"/>
	Cumprir os requisitos em matéria de sustentabilidade, proteção do clima e resiliência, equilibrando a necessidade de assegurar a viabilidade económica, a equidade social e a proteção da saúde e do ambiente.	<input type="radio"/>
	Otimiza a eficiência, tendo em conta a relação custo-eficácia, bem como as externalidades dos transportes associadas, em especial, ao congestionamento, aos poluentes atmosféricos e sonoros, às emissões de CO2, às mortes e ferimentos provocados por acidentes de viação e ao seu impacto na biodiversidade.	<input type="radio"/>
	Contribui para tornar o ambiente urbano mais atrativo, nomeadamente graças a uma melhor partilha do espaço público.	<input type="radio"/>
	Promove a qualidade de vida e beneficia a saúde pública, tendo em conta os ODS da ONU, e garante que as infraestruturas e os serviços de transportes sejam seguros, protegidos e confortáveis para todos, incluindo para os grupos vulneráveis da sociedade e as mulheres.	<input type="radio"/>
	Melhora a segurança rodoviária, em especial para os utentes ativos e vulneráveis da estrada, serviços e espaços públicos, procurando alcançar uma Visão Zero na segurança rodoviária urbana.	<input type="radio"/>
	Reduz todas as fontes de poluição dos transportes, como o ar, o ruído, as partículas e os microplásticos, bem como as emissões de GEE provenientes dos transportes, aumentando a sua eficiência energética, tendo em vista uma mobilidade urbana sem emissões.	<input type="radio"/>

Boas práticas



- ❑ **Não começar do zero** – usar planos, estudos e estratégias no âmbito da mobilidade e dos transportes existentes e recolher as principais lições desses trabalhos, usando-os como um ponto de partida.
- ❑ Efetiva **articulação/integração com os instrumentos de gestão do território** – articulação com os restantes instrumentos de gestão territorial, quer em termos de estratégia e objetivos, quer em termos de calendarização, de forma a criar sinergias.
- ❑ Integração da **vertente digital** – aproveitar as novas tecnologias para reforçar o relacionamento com o público e as partes interessadas.
- ❑ PMUS como um elemento fundamental do **diálogo à escala municipal**, adotando uma linguagem acessível a todos.
- ❑ As **deslocações pedonais** são fundamentais para qualquer cidadão, e garanti-las na sua plenitude, com segurança e conforto máximos, é função dos municípios. Garantir a pedonalidade é também um garante de democracia no acesso ao espaço público por todos, independente da sua condição física, intelectual, sensorial ou outra.
- ❑ A **política de estacionamento** municipal desempenha um papel fundamental na escolha dos modos de transporte e reflete-se na repartição modal, no trânsito e na disponibilidade de espaço público, entre outra coisas, pelo que deve ser cuidadosamente definida no PMUS.
- ❑ O PMUS deve apontar soluções para a **mobilidade escolar** no sentido de reduzir a dependência das crianças relativamente ao automóvel (e aos adultos).
- ❑ Os objetivos do PMUS, mais importante que serem demasiado ambiciosos, devem ser realistas, pelo que o ideal é priorizar **um número mais reduzido de objetivos que se pretendem alcançar** e focar os esforços na concretização dos mesmos.
- ❑ O PMUS deve ser entendido como uma ferramenta dinâmica, monitorizada continuamente, permitindo a sua **adaptação e atualização** em função da evolução constante do quadro de mobilidade.

Registo dos PMUS



imt INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

Registo Nacional de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável

No âmbito do novo quadro da UE para a mobilidade urbana, publicado em dezembro de 2021, pretende o IMT constituir um repositório oficial dos instrumentos de planeamento da mobilidade urbana sustentável desenvolvidos em Portugal desde 2013, ano em que a Comissão Europeia lançou o Pacote de Mobilidade Urbana e o conceito de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Quando submeter este formulário, este não irá recolher automaticamente os seus dados, como o nome e o endereço de e-mail, a menos que o forneça por si próprio.

* Obrigatório

Parte I

1. **Entidade:** *

Introduza a sua resposta

2. **Nome do responsável pelo preenchimento:** *

Introduza a sua resposta

3. **E-mail:** *

Introduza a sua resposta



<https://www.imt-ip.pt/mobilidade-sustentavel/>

Financiamento de PMUS



Entidade	Financiamento	Dotação	Estado
Fundo Transportes	<u>Aviso 5 /2024</u> : Apoio ao desenvolvimento de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) - Desenvolvimento e adaptação de PMUS; Monitorização de PMUS	3 000 000,00 €	Fechado
Fundo Transportes	<u>Aviso 2/2025</u> : Apoio à modernização de paragens de Transporte Público	1 000 000,00 €	Fechado
Fundo Transportes	<u>Aviso 3/2025</u> : Apoio à implementação de medidas de melhoria de Mobilidade Escolar	400 000,00 €	Fechado
Fundo Transportes	<u>Aviso 5/2025</u> : Apoio à aquisição de contadores automáticos de modos ativos de transporte	200 000,00 €	Aberto
Em estudo	Para apoio à implementação de medidas previstas nos PMUS	-	Necessidade Identificada
Sustentável 2030	Estudos e projetos, incluindo inquéritos de mobilidade nas Áreas Metropolitanas e nos Nós Urbanos da RTE-T	-	Previsto

Capacitação e Encontro Nacional



Formação Realizada

Formação Coimbra SET 2024



Capacity Building Lisboa JAN 2025
Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)



Workshop Lisboa SET 2025
ZER – Zona de Emissões Reduzidas



Formação Programada

Workshop V. N. Famalicão DEZ 2025
UMI – Indicadores de Mobilidade Urbana



3 ° Encontro Nacional

Planeamento da Mobilidade Urbana
Sustentável
NOV 2025



Eventos - Mobilidade Urbana Sustentável



Eventos Realizados

Webinar, 25 JAN 2024

“Transportes + Acessibilidade - Como promover a diversidade e a inclusão nos transportes e na mobilidade?”



Eventos Programados

Webinar, 26 SET 2025

“Planear a Mobilidade Ativa”



Mobilidade Ativa



INSTITUTO
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

Webinar, 29 OUT 2025

“Género, Mobilidade e Transportes”

CIG



COMISSÃO PARA A CIDADANIA
E A IGUALDADE DE GÉNERO



INSTITUTO
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

Obrigada!

Rui Velasco Martins

Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospecção

EUROPEAN **MOBILITY** WEEK
16-22 SEPTEMBER



Consegue imaginar a sua
mobilidade no futuro?

