



**Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta**

Mobilidade sustentável e acessível para todas as pessoas

**Contributo e recomendações da MUBi para o
Plano Social para o Clima, na fase de
consulta pública**



MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

<https://mubi.pt/>

geral@mubi.pt

10 de novembro 2025

Índice

Índice	1
Resumo	2
Análise da proposta de Plano Social para o Clima, em consulta pública	4
1. Introdução	7
2. Recomendações	10
1. Infraestruturas para a mobilidade activa	10
2. Subsídios para a aquisição e arrendamento de bicicletas	10
3. Sistemas públicos de bicicletas partilhadas	11
4. Mobilidade escolar	11
3. Outras recomendações	12

Resumo

O Fundo Social para o Clima tem por objectivo apoiar uma **transição socialmente justa para a neutralidade climática**, ajudando a mitigar os impactos sociais e económicos para os grupos mais vulneráveis resultantes da inclusão dos sectores dos transportes rodoviários e dos edifícios no sistema de comércio de emissões. No caso de Portugal, o investimento previsto corresponde a 1631 milhões de euros entre 2026 e 2032, ou 233 milhões por ano.

A proposta do Plano Social para o Clima, em consulta pública, não contribui para uma mudança estrutural do modelo de mobilidade em Portugal. Pelo contrário, em larga medida, assenta em e perpetua um modelo obsoleto e oneroso, para o Estado e para as famílias, de dependência do uso da viatura automóvel particular. O documento **não demonstra qualquer esforço realizado no sentido de mapear e categorizar a pobreza de mobilidade no país**, apresentando um conjunto de medidas sem fundamentação adequada.

Os modos activos, como o caminhar e a utilização da bicicleta, são os modos de transporte mais ecológicos, saudáveis, económicos e inclusivos. São, também por isso, os mais apropriados e vantajosos para proporcionar um **acesso básico a serviços e actividades socioeconómicas essenciais** em ambientes de proximidade, para as pessoas vulneráveis à pobreza de mobilidade, e **complementares com os transportes públicos**.

A MUBi propõe que 10% (164 milhões de euros) do Plano seja destinado à mobilidade activa, com os fundos direccionados para as seguintes medidas:

1. **82 milhões de euros (5% do Plano) para infraestruturas para a mobilidade activa:** este investimento irá melhorar condições de conforto e segurança para os modos activos em zonas desfavorecidas com elevado risco de pobreza de mobilidade.
2. **41 milhões de euros (2,5% do Plano) para subsídios para a aquisição e arrendamento de bicicletas:** o investimento deverá ser dirigido aos grupos de menores rendimentos e pequenas e médias empresas e organizações do sector social e cooperativo para a aquisição ou *leasing* de bicicletas.
3. **33 milhões de euros (2% do Plano) para sistemas públicos de bicicletas partilhadas:** este investimento é focado na melhoria das ligações e

Resumo

complementaridade com o transporte público - especialmente em áreas de elevado risco de pobreza de mobilidade.

4. **8 milhões de euros (0,5% do Plano) para a criação de programas de observação da mobilidade escolar e de planos de mobilidade escolar:** investimento direccionado para estudos sobre mobilidade escolar, com o objectivo de compreender os padrões de mobilidade escolar e, ao longo do tempo, alterá-los para ter um impacto considerável na redução da pobreza de mobilidade.

Análise da proposta de Plano Social para o Clima, em consulta pública

A proposta do Plano Social para o Clima, em consulta pública¹, não contribui para uma transformação do modelo de mobilidade em Portugal.

Pelo contrário, ao destinar grande parte do investimento afecto à componente de transportes para apoios à aquisição de viaturas eléctricas, e mais de metade para veículos particulares, reforça e perpetua a dependência do automóvel, em detrimento do desenvolvimento de soluções de mobilidade mais acessíveis, inclusivas, eficientes e sustentáveis.

A pobreza de mobilidade é um problema estrutural que requer acção e respostas estruturais². No âmbito do Plano Social para o Clima, é fundamental reconhecer que **a vulnerabilidade ao aumento dos custos dos combustíveis não decorre da escolha de possuir e utilizar um automóvel, mas sim da falta de alternativas**. Assim, o foco deve estar em promover e diversificar o acesso a opções de mobilidade mais sustentáveis, em vez de reforçar a dependência do carro através de subsídios que não resolvem as ineficiências e iniquidades de um sistema de transportes centrado no automóvel³.

Ao longo de todo o documento, observa-se uma clara prioridade atribuída às soluções tecnológicas. Esta **abordagem inverte a hierarquia de prioridades** preconizada pelas principais orientações de sustentabilidade em transportes: 1) reduzir a necessidade e distâncias de viagens; 2) transferência do automóvel particular para os modos mais eficientes e sustentáveis, como os modos activos e os transportes públicos; e, só por último, 3) melhorias na tecnologia tecnológica dos veículos motorizados.

O Plano **ignora por completo a mobilidade activa, incluindo a intermodalidade com os transportes públicos**. Quando os modos activos são fundamentais para acesso a serviços e actividades socioeconómicas essenciais em contextos de proximidade e complementares aos transportes públicos. Investimentos nestes domínios podem ser altamente eficazes e chegar a um

¹ Agência para o Clima, Plano Social para o Clima 2026-2032 (consulta pública).

<https://participa.pt/pt/consulta/plano-social-para-o-clima-2026-2032>

² Polis, *Fighting Transport Poverty with the Social Climate Fund*, Março 2025.

<https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2025/03/Social-Climate-Fund-Policy-Paper.pdf>

³ Expert Group for Urban Mobility (2024), Social Climate Fund.

https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?file_name=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

Análise da proposta de Plano Social para o Clima, em consulta pública

alargado número de pessoas em situação de vulnerabilidade à pobreza de mobilidade.

O documento **não apresenta trabalho de mapeamento e identificação dos grupos de utilizadores mais vulneráveis de transporte em Portugal**. A indicação dos públicos alvo e beneficiários dos investimentos na componente de transporte surge de forma *ad hoc* e pouco transparente. **É altamente questionável que microempresas e IPSS absorvam mais de metade do investimento em transportes, ainda mais sendo na totalidade para a aquisição de viaturas automóveis.**

É de salientar que **a proposta de Plano exclui as áreas suburbanas e periurbanas**, muitas delas com escassa oferta e qualidade de transportes públicos e, frequentemente, espaços públicos excessivamente motorizados e inseguros para deslocações a pé ou em bicicleta. Estes factores conduzem a uma elevada dependência da posse e utilização do automóvel particular, com um peso significativo nos rendimentos familiares, ou, para quem não pode ter ou conduzir um carro, na inacessibilidade a serviços e actividades essenciais.

A eliminação do investimento inicialmente previsto no Passe Zero deverá ser devidamente justificada, nomeadamente tendo em conta o seu volume: 342 M€, 21% do investimento total do Plano⁴. Consideramos que **este montante deverá permanecer na totalidade no domínio da melhoria da disponibilidade e acessibilidade de transportes públicos**. É inaceitável que cerca de um terço do valor tenha sido transferido para mais apoios à compra de viaturas automóveis privadas.

Consideramos também anacrónica e inaceitável a **descriminação negativa dada à bicicleta em várias das medidas propostas**. Apoios para microempresas e IPSS não deverão ser exclusivos para a compra de viaturas automóveis eléctricas, mas deverão prever igualmente, e até favoravelmente, a possibilidade de aquisição de bicicletas, incluindo bicicletas eléctricas e de carga, para as suas actividades em substituição do uso do automóvel. De modo

⁴ Agência para o Clima e Agência para o Desenvolvimento e Coesão, Plano Social para o Clima: apresentação e enquadramento, Lisboa 16/04, Faro 22/04, Funchal 30/05 e Ponta Delgada 02/06/2025.

<https://www.adcoesao.pt/sessoes-publicas-de-apresentacao-do-plano-social-para-o-clima/>

Análise da proposta de Plano Social para o Clima, em consulta pública

análogo, apoios para serviços de mobilidade partilhada não deverão cingir-se a soluções de *carsharing* e *carpooling*, mas deverão abranger também sistemas de bicicletas partilhadas.

No que respeita a pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, que frequentemente também são socioeconomicamente vulneráveis, é fundamental considerar os **princípios de Vida Independente**, transversalmente às várias medidas. O Plano deverá assegurar apoios que **permitam a estas pessoas adaptar e gerir autonomamente as suas próprias soluções de deslocação**, entre os quais a eliminação de barreiras e da insegurança rodoviária no espaço público, em vez de se limitar a promover o transporte por IPSS em viaturas eléctricas.

O documento apresenta, ainda, vários erros e omissões de aspectos fundamentais para os objectivos do Plano. As **limitações de oferta de condições de segurança e conforto para as deslocações activas** são ignoradas, quando constituem um factor significativo para a vulnerabilidade à pobreza de mobilidade, sobretudo nas áreas suburbanas e periurbanas. O documento ignora, também, a **intermodalidade dos modos activos com os transportes públicos**, quando as condições de acesso a pé e em bicicleta às interfaces de transporte são tão importantes quanto as próprias redes de transportes públicos⁵. As mudanças de comportamentos face à mobilidade não podem cingir-se à «eco-condução», como indica o documento, e medidas no âmbito da promoção da literacia energética deverão ser alargadas a **programas de mudança da cultura da mobilidade**, dirigidos a diversos públicos.

Importa ainda acrescentar que, da informação que à data conseguimos encontrar, **de entre os vários Planos Sociais para o Clima, ou propostas de Plano, muitos incluem diversas medidas de promoção da mobilidade activa**, tais como:

⁵ D. Vale (2021). Active accessibility and transit-oriented development: Connecting two sides of the same coin.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/B9780128198223000031>

Análise da proposta de Plano Social para o Clima, em consulta pública

- Desenvolvimento de **infraestruturas para bicicleta e pedonais**, incluindo em ligações aos transportes públicos (Grécia⁶, Letónia⁷, Eslováquia⁸ e Polónia⁹)
- **Parqueamentos seguros e protegidos para bicicletas** em estações de comboio e de autocarro (Letónia e Itália¹⁰)
- Apoios para **sistemas de bicicletas partilhadas** (Luxemburgo¹¹)
- **Apoios para a aquisição e aluguer de bicicletas** eléctricas, de carga e convencionais (Itália, Grécia, Letónia, Polónia e Luxemburgo)

Por fim, importa referir que **apenas uma versão sumária do Plano Social para o Clima foi submetida a consulta pública**, sem (ainda) disponibilizar uma descrição completa dos instrumentos, programas, medidas e calendarização propostos. No que respeita à dita primeira fase de consulta pública, através de cinco sessões locais, esta pareceu visar sobretudo a recolha de apoios às medidas apresentadas, em vez de promover uma participação equitativa e verdadeiramente aberta à sociedade.

⁶ Governo da Grécia, Κοινωνικό και Κλιματικό Σχέδιο - Κείμενο διαβούλευσης (Social Climate Plan - Consultation document), julho 2025.

https://www.opengov.gr/consultations/wp-content/uploads/downloads/2025/07/ΚΚΣ_δημόσια-διαβούλευση_Αντιπροεδρία.pdf

⁷ Governo da Letónia, Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam (Latvian Social Climate Fund Plan for 2026–2032), julho 2025.

https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/c7df22fe-9562-40ea-b56a-c23e1af9eadc#

⁸ Bankwatch Network e E3G. *Climbing together: Is the Social Climate Fund working for those who need it most?*. Junho 2025.

<https://bankwatch.org/publication/climbing-together-is-the-social-climate-fund-working-for-those-who-need-it-most>

⁹ Governo da Polónia, Plan Społeczno-Klimatyczny - Projekt do konsultacji publicznych (Social Climate Plan - draft for public consultation), junho 2025.

https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/152927/Projekt_PSK_do_konsultacji_publicznych_czerwiec_2025r.docx

¹⁰ Governo Italiano, Piano Sociale per il Clima (3.ª fase de consulta pública), maio 2025.

<https://www.mase.gov.it/portale/piano-sociale-per-il-clima>

¹¹ Governo do Luxemburgo. Social Climate Plan.

<https://www.zesumme-vereinfachen.lu/en-GB/projects/plansocialclimat>

1. Introdução

O Fundo Social para o Clima¹² tem por objectivo apoiar uma **transição socialmente justa para a neutralidade climática**. Em particular, pretende mitigar os impactos sociais e económicos resultantes do alargamento do sistema de comércio europeu de licenças de emissões aos transportes rodoviários e edifícios (CELE2) a partir de 2027. Com um orçamento de 65 mil milhões de euros e um período de execução de 2026 a 2032, o programa proporcionará aos Estados-Membros financiamento específico para que **os grupos afectados e vulneráveis, como os agregados familiares em pobreza de mobilidade, sejam diretamente apoiados e não sejam deixados para trás na transição ecológica**. No quadro actual, as pessoas já afectadas pela pobreza de mobilidade encontram-se entre as mais vulneráveis aos impactos económicos da transição energética.

No caso de Portugal, o investimento corresponde a 1631 milhões de euros, ou 233 milhões por ano, incluindo os 25% mínimos obrigatórios da sua própria contribuição - mas que poderá ser superior. Até 30 de junho de 2025, o Governo português tem de apresentar à Comissão Europeia um Plano Social para o Clima. O Regulamento da UE sobre o Fundo Social para o Clima¹³ indica que as medidas e investimentos devem ser «*direccionados principalmente para famílias vulneráveis, microempresas vulneráveis ou **utilizadores vulneráveis de transportes***».

As sete áreas de acção especificadas incluem (art. 8.º - 1):

- «Facultar o **acesso a bicicletas** e a veículos com nível nulo ou baixo de emissões, mantendo simultaneamente a neutralidade tecnológica, **incluindo apoio financeiro ou incentivos fiscais à sua aquisição**, bem como a *infraestruturas públicas e privadas adequadas, (...)*»
- «Incentivar a utilização de transportes públicos acessíveis e a preços comportáveis e apoiar entidades privadas e públicas, incluindo cooperativas, no desenvolvimento e fornecimento de mobilidade sustentável enquanto serviço, **serviços de mobilidade partilhada e opções de mobilidade ativa**.»

Os modos activos, como o caminhar e a utilização da bicicleta, são os modos de transporte mais ecológicos, saudáveis, económicos e inclusivos. São, também por isso, os mais apropriados e mais vantajosos para proporcionar um **acesso básico a serviços e actividades socioeconómicas essenciais** em ambientes de proximidade para as pessoas vulneráveis à pobreza de mobilidade.

¹² Comissão Europeia, Social Climate Fund - Programme for Financially Supporting People and Businesses most impacted by the introduction of a new emissions trading system.
https://commission.europa.eu/social-climate-fund_en

¹³ Regulamento (UE) 2023/955 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que cria o Fundo Social em matéria de Clima e que altera o Regulamento (UE) 2021/1060.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:02023R0955-20240630>

Tendo em conta os objectivos da **Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030**¹⁴ e da **Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Pedonal (ENMAP) 2030**¹⁵, o Plano Social para o Clima constitui uma oportunidade de estender algumas das suas medidas especificamente aos grupos sociais mais vulneráveis.

No guia de boas práticas para medidas e investimentos economicamente eficazes¹⁶ e nas orientações recentemente publicadas sobre os Planos Sociais para o Clima¹⁷, a Comissão Europeia destaca um conjunto de medidas de promoção da mobilidade activa, incluindo **o apoio a infra-estruturas, a aquisição e o arrendamento (leasing) de bicicletas, sistemas de bicicletas partilhadas e melhores ligações aos transportes públicos**. Por sua vez, num documento com recomendações específicas para o sector dos transportes, o grupo de peritos da Comissão em mobilidade urbana defende que o Fundo Social para o Clima deve ser usado para ajudar a garantir que **as opções de mobilidade activa estão acessíveis a todas as pessoas e são também uma opção para os cidadãos mais vulneráveis**¹⁸.

A mobilidade activa, incluindo a utilização da bicicleta, pode **complementar o transporte público** ao proporcionar uma **forma económica de aceder a serviços e atividades socioeconómicas essenciais nas proximidades**, especialmente para grupos vulneráveis à pobreza de mobilidade. No entanto, as evidências mostram que **muitas das pessoas em situação de risco não têm capacidade financeira de suportar os custos de bicicletas** — sejam elas convencionais, elétricas, partilhadas ou de carga — sem apoio público¹⁹.

As iniciativas com financiamento público têm demonstrado eficácia na superação desta barreira económica, conseguindo chegar com sucesso a pessoas em situação de pobreza ou vulnerabilidade no acesso à mobilidade. A bicicleta, incluindo as versões com assistência elétrica, pode **facilmente ser disponibilizada a pessoas de todas as idades e capacidades**, tanto **em contextos urbanos, como periurbanos e rurais**.

¹⁴ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/131-2019-123666113>

¹⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, de 7 de julho.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/67-2023-215338988>

¹⁶ Comissão Europeia (2024), Support for the implementation of the Social Climate Fund - Note on good practices for cost-effective measures and investments.

<https://op.europa.eu/publication-detail/-/publication/af68b4c7-3508-11ef-b441-01aa75ed71a1>

¹⁷ Comunicação da Comissão — Orientações sobre os planos sociais em matéria de clima, *Jornal Oficial da União Europeia*, 25/3/2025.

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=OJ:C_202501597

¹⁸ Expert Group for Urban Mobility (2024), Social Climate Fund.

https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?file_name=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

¹⁹ Idem.

Medidas como **apoios à compra, sistemas de partilha de bicicletas** com preços acessíveis, **subsídios para pequenas e médias empresas**, esquemas de **aluguer ou leasing**, e investimentos em **transformação do espaço público** por forma a reduzir o perigo rodoviário e melhorar a segurança e conforto para os modos activos são exemplos de iniciativas que **melhoram o acesso a bens e serviços essenciais, ao emprego e a outras oportunidades socioeconómicas para as populações-alvo**.

O Anexo IV do Regulamento contém uma lista de indicadores comuns para a monitorização dos planos nacionais. Os seguintes indicadores de resultado traduzem de forma tangível o impacto de medidas de promoção da mobilidade activa:

- **Indicador 23: Número de bicicletas** e de veículos de micromobilidade **apoiados** por medidas e investimentos financiados ao abrigo do Fundo.
 - ⇒ Os subsídios à aquisição, os incentivos fiscais, a locação financeira e os regimes de microfinanciamento melhoram a acessibilidade e a disponibilidade, especialmente das bicicletas eléctricas e das bicicletas de carga, que têm um elevado potencial para substituir os automóveis na mobilidade e logística particular e comercial.
- **Indicadores 26 e 27: Soluções adicionais de mobilidade partilhada e mobilidade enquanto serviço.**
 - ⇒ As soluções de partilha de bicicletas melhoram a disponibilidade, facilitam o acesso e reduzem os encargos associados à mobilidade - alargando a rede de transportes públicos através do fornecimento de bicicletas partilhadas, também como uma solução de *first* e *last mile* para os sistemas de transporte.
- **Indicador 28: Extensão de infraestruturas dedicadas para utilização da bicicleta** construídas ou melhoradas significativamente através de projetos apoiados ao abrigo do Fundo.
 - ⇒ Muitas comunidades em situação ou em risco de pobreza de mobilidade sofrem também de um risco acrescido de insegurança rodoviária, o que torna extremamente difíceis as deslocações regulares a pé ou em bicicleta, mesmo para aceder aos transportes públicos, quando estes existem. Isto requer acções para reduzir os volumes de tráfego automóvel, diminuir as velocidades motorizadas e criar infraestruturas seguras e confortáveis para os modos activos²⁰, tanto no interior como nos principais percursos de ligação a partir das áreas desfavorecidas com elevada pobreza de mobilidade.

²⁰ MUBi (2014), Princípios de ação para a redução do perigo rodoviário dos utilizadores de bicicleta. <https://mubi.pt/2014/12/23/principios-de-acao-para-a-reducao-do-perigo-rodoviario-dos-utilizadores-de-bicicleta/>

2. Recomendações

A MUBi considera que **10% do investimento do Plano Social para o Clima ou um terço da componente para transportes**, pelo menos, deve ser destinado a medidas de apoio e promoção da mobilidade activa.

Propomos as seguintes medidas:

1. Infraestruturas para a mobilidade activa

Melhorar condições de conforto e segurança para os modos activos em zonas desfavorecidas com elevado risco de pobreza de mobilidade. As intervenções poderão incluir, por exemplo, medidas físicas e de gestão de acalmia de tráfego, criação ou melhoria de passeios e de percursos para bicicleta em redor das escolas e na ligação dos aglomerados aos transportes públicos e a instalação de estacionamento para bicicletas nas interfaces de transporte.

Investimento: 82 milhões de euros (5% do Plano)

2. Subsídios para a aquisição e arrendamento de bicicletas

2.1 Apoios para aquisição de 30 mil bicicletas convencionais, eléctricas e de carga. Esta medida, dirigida aos grupos de menores rendimentos, deve ser adicional ou complementar ao programa do Fundo Ambiental de incentivo à aquisição de veículos de baixas emissões, com comparticipação até 90% e tectos nos valores de apoio mais elevados. Deverá incluir, também, bicicletas adaptadas para pessoas com necessidades especiais. As comparticipações deverão ser possíveis logo no acto de compra, à semelhança do que aconteceu nos apoios para painéis fotovoltaicos, de modo a que as pessoas nos segmentos mais pobres não tenham de avançar com a aquisição dependente de um subsídio incerto.

2.2 Apoios ou microcréditos para pequenas e médias empresas e organizações do sector social para a aquisição ou *leasing* de bicicletas, incluindo bicicletas de carga para utilização em actividades comerciais, com o objetivo de

2. Subsídios para a aquisição e arrendamento de bicicletas

substituir o uso de viaturas automóveis.

Investimento: 41 milhões de euros (2,5% do Plano).

3. Sistemas públicos de bicicletas partilhadas

3.1 Expansão de sistemas de bicicletas partilhadas com foco na melhoria das ligações e complementaridade com o transporte público - especialmente em áreas de elevado risco de pobreza de mobilidade.

3.2 Os apoios para passes de transportes públicos ao abrigo do Fundo deverão abranger, naturalmente, os **passes de sistemas de bicicletas partilhadas**. Paralelamente, estes sistemas deverão passar a estar incluídos, também, no âmbito dos passes intermodais gratuitos existentes, como os passes Sub23 e 4_18, e dos direitos à utilização gratuita de transportes públicos.

Investimento: 33 milhões de euros (2% do Plano).

4. Mobilidade escolar

Apoiar a criação de programas de **observação da mobilidade escolar** e a **criação de planos de mobilidade escolar**. Muitas das deslocações que as famílias têm de fazer são para, ou incluem, levar e ir buscar os filhos à escola. Nas zonas em maior risco e desfavorecidas, o planeamento e orientação dessas deslocações pode ter um impacto considerável na redução da pobreza de mobilidade.

Investimento: 8 milhões de euros (0,5% do Plano).

3. Outras recomendações

Em resultado de décadas de políticas públicas que priorizaram o transporte motorizado individual, as pessoas em Portugal são das que **maior fatia dos seus rendimentos despendem em transportes**, em toda a Europa. O elevado peso do automóvel na repartição modal tem, adicionalmente, externalidades negativas, com custos para as contas do Estado, também ao nível da **saúde pública, insegurança e sinistralidade rodoviária, deterioração do espaço urbano e qualidade de vida** em geral, para além de ameaçar as **metas climáticas** do país.

Consideramos, por isso, que paralelamente ao Plano Social para o Clima e em linha com os seus objetivos, é essencial:

- Destinar pelo menos **25% das receitas provenientes dos impostos rodoviários (IUC, ISP, ISV)** directamente para investimentos em transportes públicos e na mobilidade activa.
- Reverter os avultados investimentos previstos em mais infraestruturas rodoviárias, que apenas perpetuam a dependência do automóvel e vão contra a estratégia climática nacional. Em seu lugar, estes recursos deverão ser dirigidos aos modos mais sustentáveis, nomeadamente à **ferrovia, corredores reservados ao transporte público rodoviário e redes cicláveis e pedonais** que liguem os aglomerados aos transportes públicos.
- A criação de um **programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)**, conforme a recomendação da Comissão Europeia²¹.
- Criação de um **Passe Nacional Multimodal**²² que inclua o transporte ferroviário em articulação com as redes regionais e locais de transporte público (ferrovia, metropolitanos, rodoviários, sistemas públicos de bicicletas partilhadas e afins).
- Alocar **recursos humanos e financeiros** para a implementação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (**ENMAC**) 2020-2030 e da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Pedonal (**ENMAP**) 2030 e a prossecução das suas metas.

²¹ Recomendação (UE) 2023/550 da Comissão de 8 de março de 2023 sobre os programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável [notificada com o número C(2023) 1524]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

²² Campanha “Todos a Bordo!” lança petição pelo direito à mobilidade, pelo planeta e pelo emprego (2024). <https://mubi.pt/2024/09/17/campanha-todos-a-bordo-lanca-peticao-pelo-direito-a-mobilidade-pelo-planeta-e-pelo-emprego/>