

Santa Maria da Feira

Plano de Ação Integrado

Aumentar a consciência
sobre mobilidade
sustentável e a
conectividade



URBACT



santa maria da feira
câmara municipal



Co-funded by
the European Union

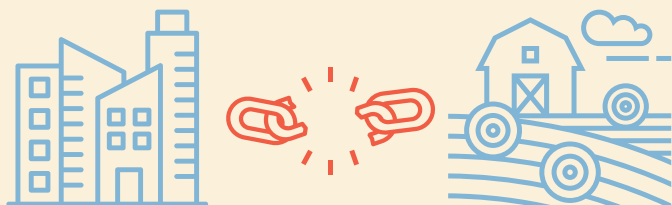
Sumário executivo	04
1 Contexto, necessidades e visão	07
1.1 Introdução ao foco temático	09
Tema geral	09
Situação atual	09
Ligações estratégicas	10
1.2 Definição do problema	13
Identificação do problema pelas partes interessadas locais	13
Declaração de visão	16
Integração	16
Ações-piloto	18
2 Secção «Lógica global e abordagem integrada»	25
2.1 Lógica global	27
Objetivos estratégicos	27
Áreas de intervenção	28
Ações específicas	31
3 Detalhes do plano de ação	32
Área 1 - Santa Maria da Feira Caminhável	33
Área 2 - Santa Maria da Feira Ciclável	38
Área 3 - Promoção do Transporte Públicos e Integração dos Modos	42
Área 4 - Otimização do Sistema Rodoviário	47
Área 5 - Introdução de uma Nova Cultura de Mobilidade	49
4 Quadro de implementação	52
4.1 Introdução	53
4.2 Participação e envolvimento das partes interessadas	53
4.3 Custos globais e estratégia de financiamento	54
Custos	54
Financiamento	55
4.4 Cronograma Geral	57
Cronograma de Implementação	57
Intervalos de Tempo	58

4.5 Monitorização e riscos	59
Gestão de riscos	60
Monitorização e Reporte	60
5 Conclusões	64
5.1 Conclusão do Plano de Ação Integrado	65
Planos de Comunicação e Disseminação	65
Próximos passos imediatos	67



Sumário Executivo

Plano de Ação Integrado (IAP) de Santa Maria da Feira foi desenvolvido no âmbito do programa URBACT IV, no âmbito do projeto «MOBILIDADE URBANA: Rumo a cidades mais sustentáveis, inclusivas e conectadas». Reflete uma visão comum e um compromisso estratégico para enfrentar os desafios de mobilidade urbana que o município enfrenta, com o objetivo de promover um território mais acessível, habitável e resiliente às alterações climáticas.



Contexto local e justificação

O Plano de Ação Integrado de Santa Maria da Feira surge de uma necessidade local profundamente enraizada: reforçar as condições de mobilidade em todo o município, especialmente na ligação entre as zonas urbanas e rurais, de uma forma mais coerente, eficiente e sustentável.

Apesar dos investimentos contínuos em infraestruturas e serviços, a mobilidade continua centrada principalmente no uso de carros particulares, enquanto muitas alternativas públicas ou partilhadas continuam subutilizadas – muitas vezes não por falta de disponibilidade, mas por falta de visibilidade e confiança.



Em resposta, o IAP adota uma estratégia dupla: promove melhorias físicas por meio de cinco áreas estratégicas de intervenção, ao mesmo tempo em que dá grande ênfase à comunicação e à conscientização. No centro desta estratégia está a criação de uma plataforma digital centralizada – um espaço único para informações sobre mobilidade, projetado para tornar os serviços mais visíveis, compreensíveis e confiáveis. Ao unificar as informações e mostrar o progresso em tempo real, o IAP visa capacitar os residentes a fazerem escolhas de viagem mais informadas, construir confiança no transporte público e na mobilidade ativa e, por fim, promover uma mudança cultural em direção a comportamentos de mobilidade mais sustentáveis e inclusivos.

Visão

Santa Maria da Feira ambiciona criar um território mais saudável, inclusivo e conectado, colocando a mobilidade pedonal, o uso da bicicleta e o transporte público no centro do quotidiano. Através de um planeamento integrado, de ruas mais seguras e de uma responsabilidade partilhada, o município promove uma cultura de mobilidade sustentável, reforçada por uma comunicação clara, pelo envolvimento da comunidade e por estratégias inovadoras de sensibilização que geram confiança pública, fortalecem a conectividade e melhoram a qualidade de vida.



Co-design e participação

O IAP é o resultado de um processo altamente participativo, liderado pelo Grupo Local URBACT (ULG) e apoiado por intercâmbios transnacionais. O ULG reuniu uma ampla gama de partes interessadas locais, incluindo departamentos municipais, operadores de transportes, organizações da sociedade civil, comunidades escolares, entidades de saúde, associações culturais e especialistas em mobilidade. Esta abordagem colaborativa garantiu que o plano refletisse as prioridades locais, as necessidades dos utilizadores e vias de implementação realistas.

Objetivos Estratégicos, Áreas de Intervenção e Ações

O IAP está estruturado em torno de cinco objetivos estratégicos:

Objetivos Estratégicos	Área de Intervenção	Ações
Promover a caminhada como base da mobilidade urbana	Santa Maria da Feira Caminhável 	Ações 1-4
Promover o uso diário da bicicleta criando uma infraestrutura coesa e acessível	Santa Maria da Feira Ciclável 	Ações 5-7
Fortalecer e integrar os sistemas de transporte público	Promoção do Transporte Público e Integração dos Modos 	Ações 8-11
Melhorar a segurança rodoviária e racionalizar a utilização do automóvel	Otimização do Sistema Rodoviário 	Ações 12
Criar uma nova cultura de mobilidade sustentável	Introdução de uma Nova Cultura de Mobilidade 	Ações 13-14

O plano identifica **14 ações-chave** em **5 áreas de intervenção prioritárias**, incluindo a pedonalização do centro histórico da cidade, a expansão dos serviços de micromobilidade elétrica, melhorias na acessibilidade nas paragens de autocarro, medidas de moderação do tráfego perto das escolas, sistemas de informação em tempo real sobre transportes públicos e campanhas de sensibilização sobre mobilidade sustentável. As informações sobre estas ações estão centralizadas numa aplicação, a Mob.Feira, desenvolvida no contexto deste programa e que também integra uma área de intervenção. Cada ação é acompanhada por um plano de implementação indicativo, que abrange atividades, resultados, prazos (por trimestre), custos, ações relacionadas e riscos potenciais.

Implementação e monitorização

A estratégia de implementação é faseada a curto, médio e longo prazo e baseia-se nos mecanismos de governação existentes no município. A ULG continuará a atuar como uma plataforma colaborativa ao longo da implementação, apoiada por uma estrutura de monitorização baseada em KPIs claros, relatórios periódicos e planeamento adaptativo.



Impacto esperado e legado

Espera-se que o IAP proporcione melhorias tangíveis em termos de mobilidade sustentável, qualidade do ar, segurança, equidade social e atratividade urbana. Mais do que um conjunto de projetos discretos, representa uma mudança cultural no sentido de uma mobilidade urbana inclusiva, centrada nas pessoas e integrada, replicável e escalável para outros territórios. A longo prazo, este plano visa posicionar Santa Maria da Feira como uma referência regional em mobilidade urbana sustentável, em linha com os objetivos climáticos nacionais e o Pacto Ecológico Europeu.

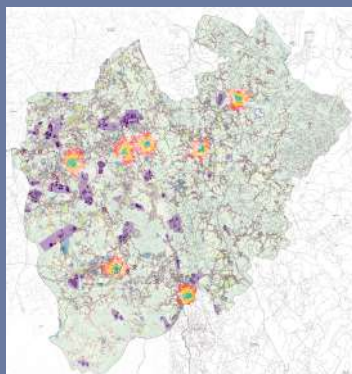


1

Contexto, Necessidades e Visão

Visão geral em infografia

O Município de Santa Maria da Feira está alinhado com a necessidade de melhorar a mobilidade urbano-rural, testando e implementando soluções de mobilidade sustentáveis, acessíveis e integradas.



Áreas urbanas

Corredores de transporte importantes
Infraestrutura compacta e mais desenvolvida
Maiores concentrações de atividades comerciais, industriais e administrativas

Áreas rurais

Menor densidade populacional
Maior prevalência de atividades agrícolas e florestais

População: 136 674 pessoas (censos 2021)



Principais Desafios da Situação Atual



As lacunas de acessibilidade persistem



A conectividade intermodal é limitada



Baixa sensibilização para a oferta de transportes



Congestionamento de tráfego em cruzamentos



Falta de infraestruturas para ciclistas



Frequência e cobertura limitadas dos transportes públicos



Intermodalidade ainda subdesenvolvida

Identificação do problema pelas partes interessadas locais

Baixa adesão ao transporte público devido a:



Limitação de infraestruturas



Dependência do automóvel



Baixa consciencialização do público e satisfação



Elevado custo do transporte público



Desafios de mobilidade específicos da região

Efeitos negativos percebidos pelas partes interessadas locais



Aumento do congestionamento do trânsito



Impacto ambiental



Desigualdade social

A visão do município

Santa Maria da Feira aspira criar um território mais saudável, inclusivo e conectado, colocando as caminhadas, o ciclismo e os transportes públicos no centro da vida quotidiana. Através de um planeamento integrado, ruas mais seguras e responsabilidade partilhada, o município promove uma cultura de mobilidade sustentável, reforçada por uma comunicação clara, envolvimento da comunidade e estratégias de sensibilização inovadoras que criam confiança pública, promovem a conectividade e melhoram a qualidade de vida.



A nossa ação piloto

A Mob.Feira é uma plataforma digital fácil de usar que está a ser desenvolvida para centralizar informações sobre trilhos, caminhadas, ciclovias e transportes públicos em Santa Maria da Feira. Uma primeira ação piloto forneceu atualizações oportunas sobre horários, rotas e alterações nos serviços de transportes públicos usando códigos QR nas paragens de autocarro.



1.1 Foco temático

Tema geral

O Plano de Ação Integrado (IAP) para Santa Maria da Feira está estruturado em torno de uma ambição clara: promover um sistema de mobilidade mais eficiente, sustentável e inclusivo, atendendo às necessidades específicas das áreas urbanas e rurais. Essa ambição é operacionalizada por meio de cinco áreas estratégicas de intervenção, cada uma delas voltada para os principais desafios de mobilidade.

Em conjunto, estas áreas formam uma resposta abrangente e integrada às necessidades de mobilidade do município, procurando reequilibrar o domínio da utilização do automóvel, melhorar a conectividade multimodal e aumentar a atratividade e a usabilidade de alternativas de transporte sustentáveis. As ações propostas estão firmemente enraizadas no contexto local e visam proporcionar melhorias tangíveis nas infraestruturas, nos serviços, na acessibilidade e no espaço público.

No entanto, o sucesso destas melhorias depende não só da implementação, mas também de uma comunicação eficaz. Historicamente, muitos esforços e recursos passaram despercebidos pela população, limitando o seu impacto. Os cidadãos muitas vezes continuam inconscientes das opções de mobilidade que têm à sua disposição ou das mudanças feitas para melhorar o seu quotidiano.

Este plano reconhece, portanto, que é fundamental colmatar a lacuna entre a ação e a perceção. Para que a mobilidade seja utilizada, ela deve primeiro ser conhecida e merecer confiança. O plano inclui medidas específicas para centralizar informações, comunicar melhorias contínuas de forma clara e acessível e construir uma cultura de envolvimento.

Situação atual

Principais tendências demográficas, económicas e espaciais

O município, com uma população de 136 674 habitantes (censo de 2021), inclui uma série de zonas densamente urbanizadas e vastas áreas rurais. As áreas urbanas estão predominantemente localizadas ao longo de corredores de transporte importantes e caracterizam-se por uma infraestrutura compacta e mais desenvolvida, incluindo concentrações mais elevadas de atividades comerciais, industriais e administrativas. Em contrapartida, as regiões rurais são mais dispersas, com menores densidades populacionais e uma maior prevalência de atividades agrícolas e florestais. Este contraste levou a desafios distintos em termos de acessibilidade, infraestruturas de transporte e comportamentos de viagem, que são considerações essenciais para o desenvolvimento de um plano de mobilidade abrangente. Espacialmente, o território é marcado por uma estrutura policêntrica, com o centro da cidade rodeado por vários núcleos paroquiais ativos, exigindo uma estratégia de mobilidade que colmate a divisão entre o urbano e o rural.

Perfil de mobilidade urbana e estrangulamentos identificados

Santa Maria da Feira, um município no norte de Portugal e parte da Área Metropolitana do Porto, enfrenta um cenário de mobilidade complexo, moldado pelo contraste acentuado entre as suas zonas urbanas e rurais. O território inclui tanto áreas urbanas densamente povoadas ao longo dos principais corredores de transporte como regiões rurais dispersas, caracterizadas por uma menor densidade populacional e infraestruturas limitadas. Essa dualidade levou a desafios significativos em termos de acessibilidade, infraestrutura de transportes e comportamento de viagem, especialmente no que diz respeito a garantir mobilidade equitativa para todos os residentes.

A mobilidade no município continua a depender em grande parte dos veículos particulares, com baixas quotas modais para caminhadas, ciclismo e transportes públicos.

O congestionamento do tráfego em cruzamentos importantes, a falta de infraestruturas para ciclistas e a

frequência e cobertura limitadas dos transportes públicos agravam ainda mais o problema.

Enquanto o centro da cidade é compacto e relativamente bem servido, as áreas suburbanas e rurais enfrentam barreiras substanciais à mobilidade. As zonas rurais, em particular, sofrem com opções insuficientes de transporte público, forçando os residentes a depender fortemente de carros particulares para acessar os centros urbanos. Essa dependência não só causa congestionamento nas principais estradas, mas também contribui para a degradação ambiental por meio da poluição do ar e do aumento do consumo de energia.

Apesar de algumas melhorias na mobilidade urbana, a desconexão entre as áreas rurais e urbanas persiste, levando a tempos de viagem mais longos e acesso reduzido a serviços essenciais, como saúde, educação e apoio administrativo. As zonas suburbanas também carecem de infraestruturas adequadas para a mobilidade ativa, levando os residentes a preferir veículos particulares, mesmo para viagens curtas.

Um dos principais desafios reconhecidos pelo município é a integração subdesenvolvida dos sistemas de transporte público, o que limita a possibilidade de viagens multimodais sem interrupções. Embora tenham sido iniciadas melhorias, a responsabilidade pela rede de transportes é da Autoridade Metropolitana do Porto (AMP), o que cria barreiras relacionadas com a governação para a implementação de algumas das medidas propostas pelo município. Além disso, uma desconfiança persistente no transporte público, fomentada por ineficiências passadas, mina a confiança do público, mesmo quando existem soluções viáveis.

Este documento procura abordar estes desafios interligados, reduzindo a dependência do automóvel, melhorando os serviços de transportes públicos e promovendo a conectividade intermodal. Uma estratégia central do IAP é reforçar a visibilidade, a acessibilidade e a perceção de fiabilidade das opções de mobilidade. Para tal, aumenta a quantidade e a qualidade da informação disponível ao público e promove o envolvimento ativo da comunidade. No centro desta abordagem está o desenvolvimento de uma plataforma de informação unificada que irá melhorar a sensibilização para os serviços de mobilidade disponíveis e estimular a confiança na sua utilização. Ao abordar as barreiras infraestruturais e perceptivas, o Plano Integrado de Ação visa criar um sistema de mobilidade mais equilibrado, inclusivo e ambientalmente sustentável em todo o município.

Ligações estratégicas

Este plano apoia a mobilidade urbano-rural em Santa Maria da Feira, alinhando os objetivos internacionais com as estratégias locais, regionais e nacionais, enfatizando a necessidade de adaptar as políticas às especificidades territoriais do município.



Estratégias e estruturas locais

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)

O IAP está alinhado com o SUMP do município, que promove o transporte público, a mobilidade ativa e a redução da dependência do automóvel. Ao fomentar a confiança no transporte público e incentivar a sua utilização, o IAP apoia os objetivos do SUMP de acessibilidade, sustentabilidade ambiental e redução do congestionamento urbano, especialmente em áreas carentes.

Planos de Desenvolvimento Municipal

Os planos de desenvolvimento local promovem um crescimento equilibrado entre as áreas urbanas e rurais, com foco na melhoria das redes de transporte. O IAP complementa isso abordando as lacunas de mobilidade e melhorando a conectividade por meio do transporte público e da infraestrutura não motorizada em zonas menos acessíveis.

Ligações entre políticas regionais e nacionais

Estratégia Nacional de Mobilidade de Portugal (Estratégia Nacional de Mobilidade)

O plano contribui para esta estratégia nacional, promovendo a mobilidade sustentável e reduzindo as disparidades regionais. Apoia a transição da utilização de automóveis particulares para opções de transporte mais eficientes e acessíveis, em consonância com os objetivos nacionais de redução de emissões e coesão.

Planos de Desenvolvimento da Região Norte

Como parte da Região Norte de Portugal, Santa Maria da Feira beneficia de políticas regionais destinadas a melhorar a conectividade e a coesão económica. O plano aborda os desafios da mobilidade rural que limitam o acesso a serviços e oportunidades, reforçando assim os esforços de desenvolvimento regional.

A política climática nacional e os objetivos de mobilidade

O foco do plano de ação na redução da dependência do automóvel, no reforço dos transportes públicos e na promoção da mobilidade ativa está em consonância com a política climática de Portugal e com os objetivos de redução das emissões e promoção da sustentabilidade no setor dos transportes.

Alinhamento da política internacional

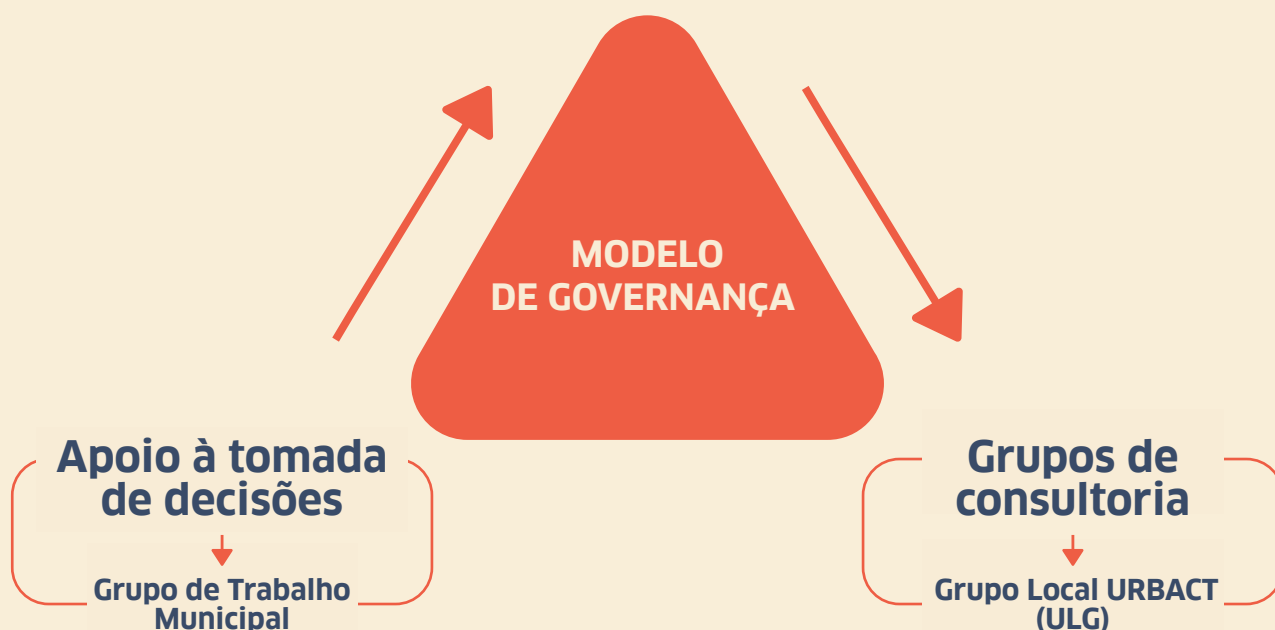
Pacto Ecológico Europeu (EU Green Deal) e políticas de coesão

O IAP apoia o Pacto Ecológico Europeu e as políticas de coesão, promovendo a mobilidade sustentável e inclusiva, reduzindo as emissões e reforçando a coesão territorial. Contribui para os objetivos de neutralidade climática da UE e ajuda a colmatar as disparidades de mobilidade entre as zonas urbanas e rurais.

Coordenação Partilhada

A implementação eficaz do IAP requer coordenação entre várias partes interessadas institucionais, conforme descrito abaixo.

Tomada de decisão



Estruturas técnicas e políticas	Composição	Tarefas
Comissão Executiva	Presidência; Conselho	Acompanhar o desenvolvimento do plano, transmitindo a sua experiência e informação; - Emitir pareceres (aos órgãos competentes); - Participar na implementação do plano através do desenvolvimento de propostas.
Grupo de Trabalho Técnico	Equipa técnica especializada; Grupo de trabalho municipal e Consultores externos	Fazer a ligação entre a equipa técnica e os vários níveis de governação: - Verificar as informações produzidas no âmbito do plano e acompanhar a equipa de design nas várias ações; - Propor e liderar a realização de quaisquer adaptações ao plano.
Comité de Monitorização	AMP; CCDD-Norte; CP; Infraestruturas de Portugal; ANTROP; ANTRAL; ANTRAM; IMT; AMT; Instituições de Educação e Ensino; Juntas de Freguesia; Outras organizações; Grupo Local URBACT (ULG)	Acompanhar o desenvolvimento do plano, transmitindo a sua experiência e informação; - Emitir pareceres (aos órgãos competentes); - Participar na implementação do plano através do desenvolvimento de propostas.

Departamento Municipal de Mobilidade

O Departamento Municipal de Mobilidade de Santa Maria da Feira desempenha um papel central na implementação do IAP, supervisionando a coordenação dos serviços de transporte, a comunicação eficaz desses serviços, o desenvolvimento de infraestruturas relacionadas e os esforços de envolvimento da comunidade. O Departamento Municipal de Mobilidade supervisionará a execução do IAP, garantindo que este seja integrado no planeamento municipal mais amplo e que as iniciativas estejam alinhadas com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (SUMP) e outras estratégias de desenvolvimento local.

Grupo Local Urbano (ULG)

O Grupo Local Urbano (ULG) é essencial para a implementação do PAI de Santa Maria da Feira, garantindo que este reflita as necessidades da comunidade através de uma abordagem participativa e inclusiva. Composto por representantes de grupos comunitários, entidades locais, juntas de freguesia e o Departamento de Mobilidade do Município, o ULG promove a tomada de decisões colaborativa e o alinhamento das políticas.

Composição do ULG

O grupo inclui diversos membros da comunidade, incluindo idosos e estudantes, que destacam os desafios diários de mobilidade e garantem a equidade no planeamento. Entidades locais e conselhos paroquiais contribuem com profundo conhecimento local e atuam como intermediários, transmitindo o feedback e as preocupações dos passageiros para informar as soluções. O Departamento de Mobilidade garante conhecimento técnico e coerência com as estratégias municipais.

Funções do ULG

A ULG presta aconselhamento sobre decisões estratégicas, alinhando as intervenções com as prioridades locais. Os membros atuam como pontes entre a comunidade e o município, co-criando soluções que refletem as experiências vividas. Ao integrar o feedback e o conhecimento no terreno, o ULG ajuda a moldar políticas de mobilidade responsivas e realistas. Também desempenha um papel fundamental na defesa de causas, construindo apoio e consenso para uma mobilidade urbana-rural inclusiva e sustentável.

Agências regionais e nacionais

A colaboração com agências regionais, como a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), e órgãos nacionais, como o Ministério das Infraestruturas e Habitação, será essencial para garantir financiamento, alinhar com políticas mais amplas e assegurar a integração eficaz de soluções de transporte urbano-rural.

1.2 Definição do problema

Identificação do problema pelas partes interessadas a nível local

Principais tendências demográficas, económicas e espaciais

Este IAP aborda a questão crítica da mobilidade insuficiente entre as zonas urbanas e rurais, que limita o acesso a serviços essenciais, oportunidades económicas e inclusão social para os residentes rurais. Além dos serviços de transporte público limitados e da falta de coordenação entre as áreas urbanas e rurais, esta questão decorre fortemente da comunicação inadequada dos serviços de transporte, o que leva à dificuldade em obter informações fundamentais sobre a utilização do transporte público. Em algumas situações, o transporte público pode ser adequado, mas a falta de conhecimento sobre rotas e horários tem contribuído para a sua utilização deficiente. Os efeitos são significativos, incluindo isolamento social, redução das perspetivas de emprego e desafios ambientais devido ao aumento da dependência de veículos particulares.



Figura. Ilustração da Árvore do Problema

A Árvore do Problema para a baixa adesão ao transporte público em Santa Maria da Feira destaca fatores locais como:



Limitações de infraestrutura



Dependência do automóvel



Desafios específicos da região em matéria de mobilidade

A rede de transportes públicos, particularmente os sistemas de autocarros e comboios, não é suficientemente integrada ou eficiente para competir com a conveniência do uso de carros particulares. Isso é agravado pela frequência limitada dos serviços e pela baixa interligação entre os diferentes modos de transporte. Além disso, o desenho urbano centrado nos carros do município, particularmente nas áreas suburbanas e rurais, torna mais fácil e rápido para muitos residentes usarem os seus próprios veículos, contribuindo ainda mais para a subutilização do transporte público.

Outro fator importante é a cobertura insuficiente dos serviços. Os serviços de transporte público, especialmente as rotas de autocarros e comboios, são pouco frequentes, especialmente em áreas rurais ou fora dos horários de pico, o que os torna menos atraentes para o uso diário. As próprias rotas também apresentam alguns desafios, pois não cobrem todos os destinos importantes nas áreas urbanas e rurais, levando à falta de atendimento em várias regiões. Por exemplo, a Linha do Vouga, embora ligue partes do município, é limitada pelo seu percurso sinuoso, velocidades lentas e horários pouco frequentes. Além disso, a falta de integração entre os diferentes modos de transporte, como autocarros e comboios, leva a tempos de viagem mais longos e inconvenientes para os passageiros, dissuadindo-os de utilizar o sistema.

O terceiro fator é a **baixa conscientização e grau de satisfação do público**. As opções de transporte público não são bem divulgadas e as informações em tempo real sobre horários e rotas são insuficientes. Como resultado, muitos usuários potenciais desconhecem as opções disponíveis. Além disso, o transporte público é frequentemente visto como inconveniente e menos confortável do que o uso de carros particulares. Essa percepção é especialmente forte em áreas rurais, onde os serviços são pouco frequentes e pouco confiáveis. Experiências negativas passadas com atrasos, superlotação ou serviços mal conservados desencorajam ainda mais os potenciais utilizadores de confiar no transporte público.

Esses fatores contribuem para vários efeitos negativos. Em primeiro lugar, a baixa adesão ao transporte público leva ao aumento do congestionamento do trânsito, especialmente nas áreas urbanas, o que afeta a eficiência geral do sistema de transporte e reduz a qualidade de vida dos residentes. O impacto ambiental também é significativo, pois a alta dependência de carros particulares aumenta as emissões e contribui para a poluição, o que prejudica a qualidade do ar e a saúde pública. Por último, há também questões de desigualdade social, uma vez que as populações rurais, os idosos e os grupos de baixos rendimentos enfrentam barreiras à mobilidade devido ao acesso insuficiente aos transportes públicos. Isto leva à exclusão social e limita a sua capacidade de aceder a serviços essenciais, o que se destaca na disparidade de mobilidade entre as zonas urbanas e rurais.

Prioridades locais

Esta análise do problema, apoiada pelas contribuições das partes interessadas e por uma compreensão detalhada das condições locais, fundamenta os objetivos do IAP em desafios tangíveis e metas alcançáveis. Melhorar a conectividade é uma prioridade fundamental, com foco na expansão do conhecimento das rotas de transporte público para efetivamente colmatar a divisão entre as zonas urbanas e rurais e proporcionar aos residentes rurais um melhor acesso aos centros urbanos. Promover o envolvimento da comunidade é outro aspeto crítico, envolvendo diretamente os residentes rurais no processo de planeamento e avaliação para garantir que as soluções de transporte sejam adaptadas às suas necessidades e recebam amplo apoio.

Por outro lado, o aproveitamento da tecnologia desempenha um papel significativo nesta estratégia, com planos para desenvolver materiais digitais para comunicação de rotas e horários e atualizações mais rápidas, tornando o sistema mais eficiente e fácil de usar. Por fim, promover a sustentabilidade é um objetivo fundamental, incentivando o uso de opções de transporte ecológicas e reduzindo a dependência de veículos particulares para minimizar o impacto ambiental e criar um sistema de transporte mais sustentável. O desenvolvimento de uma análise SWOT foi importante para compreender e visualizar essas prioridades de mobilidade local.

Análise SWOT

Pontos Fortes

- Fortes laços comunitários e sociedade civil ativa apoiando o planeamento inclusivo.
- Crescente apoio político à mobilidade sustentável a nível local e regional.
- Presença de iniciativas comunitárias e líderes locais.
- Maior sensibilização do público para a sustentabilidade ambiental.

Pontos Fracos

- Falta de soluções de mobilidade integradas para áreas rurais.
- Conhecimento limitado das opções de transporte público nas comunidades rurais.
- Infraestrutura inadequada (estradas, ciclovias, centros intermodais).
- Restrições orçamentárias e administrativas.
- Governança fragmentada entre as partes interessadas no transporte.
- Barreiras sistémicas que afetam grupos vulneráveis.

Oportunidades

- Ferramentas tecnológicas para melhorar a experiência do utilizador e a comunicação.
- Potencial para investimento coordenado em infraestruturas de transporte sustentáveis.
- Alinhamento com os objetivos das políticas ambientais e climáticas.
- Apoio público a opções de transporte mais ecológicas e equitativas.

Ameaças

- Dependência contínua de veículos particulares devido a lacunas no serviço e desconfiança.
- Risco de perder impulso político ou financiamento.
- Subinvestimento persistente na mobilidade rural.
- Resistência à mudança entre alguns membros da comunidade e partes interessadas.

Visão

Santa Maria da Feira aspira a criar um território mais saudável, inclusivo e conectado, colocando as caminhadas, o ciclismo e os transportes públicos no centro da vida quotidiana. Através de um planeamento integrado, ruas mais seguras e responsabilidade partilhada, o município promove uma cultura de mobilidade sustentável, reforçada por uma comunicação clara, envolvimento da comunidade e estratégias de sensibilização inovadoras que criam confiança, promovem a conectividade e melhoram a qualidade de vida

Integração

A integração é a base de uma mobilidade urbana-rural eficaz, garantindo que os diferentes modos de transporte, estruturas de governação e necessidades das partes interessadas sejam coordenados de forma harmoniosa para fornecer soluções de mobilidade eficientes e inclusivas. Permite uma circulação mais fluida de pessoas, bens e serviços, melhorando a acessibilidade e reduzindo os desafios dos sistemas de mobilidade fragmentados. Na mobilidade urbana-rural, várias dimensões desempenham um papel crucial na consecução da integração. Por exemplo, a integração modal, que visa a complementaridade, em vez da concorrência, entre diferentes modos de transporte (por exemplo, transportes públicos, ciclismo, caminhada e carros particulares), através da conceção de infraestruturas que facilitam a transição de um modo para outro, Integração espacial e integração social e económica, para fornecer soluções de mobilidade equitativas a todos os grupos demográficos, incluindo residentes rurais, grupos vulneráveis (por exemplo, idosos, pessoas com deficiência e comunidades de baixos rendimentos) e promover o acesso a oportunidades sociais, culturais e económicas entre as divisões urbano-rurais, e Integração institucional, através da criação de parcerias sólidas entre autoridades municipais, regionais e nacionais, prestadores de serviços de transporte e a comunidade para fornecer soluções de mobilidade integradas e eficazes.

No contexto de Santa Maria da Feira, a integração é particularmente importante devido à sua mistura de áreas urbanizadas e zonas rurais com necessidades de mobilidade e infraestruturas distintas. Para Santa Maria da Feira, onde existem áreas urbanas e rurais, a integração é especialmente importante para enfrentar os desafios das disparidades de mobilidade entre estas zonas. Isto requer soluções de transporte eficientes e acessíveis que garantam que as populações rurais possam aceder facilmente aos serviços urbanos e às oportunidades económicas.

Níveis atuais de integração

Integração modal

No que diz respeito à integração modal, Santa Maria da Feira possui uma combinação de modos de transporte, incluindo rodoviário, ferroviário e modos suaves emergentes (ciclismo e caminhada). O sistema de transportes públicos (incluindo serviços de autocarro e comboio) precisa de estar melhor conectado e integrado entre as áreas urbanas e rurais, especialmente tendo em conta que o sistema ferroviário (através da Linha do Vouga) tem frequência e conectividade limitadas. Isto dificulta o potencial de utilização do comboio para deslocações regionais, e a integração com a rede rodoviária deve ser melhorada.

A integração dos transportes públicos com as redes de ciclovias e infraestruturas pedonais é também uma prioridade. O SUMP destaca o desejo de aumentar a utilização de transportes não motorizados, o que é relevante tanto para a mobilidade urbana como rural.

Integração espacial

No que diz respeito à integração espacial, a conectividade urbano-rural é um desafio significativo em Santa Maria da Feira, especialmente porque as zonas rurais têm um acesso mais deficiente a serviços essenciais e transportes.

Como o município está localizado na Área Metropolitana do Porto, tem boas ligações às principais autoestradas, mas as suas redes internas de transportes rurais (especialmente autocarros e comboios) são insuficientes para apoiar uma mobilidade sem descontinuidades entre as zonas urbanas e rurais.

Apesar da necessidade de investir neste nível e de aumentar as opções disponíveis, há também uma necessidade primordial de melhorar a utilização das soluções de transporte público existentes, de aumentar a sensibilização e a confiança, a fim de preparar o caminho para a adoção de novas soluções futuras.

Integração social e económica

Ao nível da integração social e económica, grupos vulneráveis como pessoas idosas, pessoas com deficiência e residentes com baixos rendimentos são frequentemente mais propensos a experienciar exclusão social devido a problemas de mobilidade. Muitos vivem em áreas rurais, onde as opções de transporte público são limitadas, criando desigualdades no acesso à educação, aos cuidados de saúde e às oportunidades de emprego.

A disparidade urbano-rural no acesso a serviços (como o Europarque, o Hospital Regional de São Sebastião e o Instituto Superior de Entre Douro e Vouga) constitui igualmente um desafio. Uma melhor integração dos serviços de transporte contribuirá para reduzir esta assimetria e garantir um acesso equitativo entre os diferentes grupos da população.

Integração Institucional

A implementação bem-sucedida do IAP exige colaboração entre vários níveis institucionais: municipal, regional e nacional. As entidades responsáveis pelos transportes, pelo planeamento urbano e pelo desenvolvimento rural devem trabalhar de forma articulada, garantindo que as soluções de mobilidade sejam coerentes e integradas. Por outro lado, os intervenientes locais, incluindo o departamento municipal de mobilidade, os operadores de transporte público e os representantes da comunidade, precisam de estar ativamente envolvidos nos processos de planeamento e tomada de decisão.

Melhorar a Integração Através do IAP

Os níveis de integração atuais em Santa Maria da Feira continuam a ser subótimos, particularmente em:

- Ligação do transporte público entre áreas urbanas e rurais.
- Competitividade do transporte ferroviário face aos veículos privados, devido à frequência limitada de serviços, tempos de viagem longos e à ausência de ligações diretas à rede ferroviária mais ampla;
- Integração dos diferentes modos de transporte, com algumas áreas (por exemplo, percursos pedonais e cicláveis) a apresentar cobertura insuficiente, sobretudo em zonas rurais;
- Coordenação interinstitucional limitada, em que diferentes autoridades e setores (transporte, planeamento urbano e desenvolvimento rural) operam de forma isolada, em vez de integrarem uma abordagem conjunta à mobilidade.

Este IAP procura melhorar a integração, focando-se tanto na integração espacial como na integração institucional, através da expansão da utilização do transporte público disponível por meio de uma estratégia de comunicação integrada, que visa aumentar a consciencialização e a confiança nos serviços, preparando o caminho para futuras melhorias na oferta disponível através de soluções de transporte flexíveis.

Temas transversais do URBACT

Os temas transversais do URBACT – digital e verde – são considerados importantes para o IAP. De facto, este documento aproveita as tecnologias digitais para melhorar a eficiência e a acessibilidade dos serviços de transporte, considerando o desenvolvimento de materiais e ferramentas digitais para uma comunicação

mais clara, suave e eficaz sobre as rotas e horários das soluções de transporte público disponíveis. Por outro lado, o IAP também contribui significativamente para a sustentabilidade ambiental, reforçando a confiança nos serviços de transporte público e, conseqüentemente, aumentando a sua adoção na rotina diária, incentivando escolhas de transporte mais sustentáveis e contribuindo também para os objetivos de ação climática do município.

Ao priorizar a integração, Santa Maria da Feira pretende criar um sistema de mobilidade urbano-rural coeso que melhore as respostas às necessidades dos residentes. Este documento serve como um catalisador para essas melhorias, promovendo a conectividade, a confiança e a inclusão em toda a região.

Ações Piloto

Visão geral e enquadramento estratégico

Uma das ações-piloto emblemáticas é o desenvolvimento do Mob.Feira, uma plataforma digital concebida para centralizar informações e serviços relacionados com a mobilidade, promover mudanças comportamentais e reforçar a confiança do público nas alternativas de mobilidade sustentável.

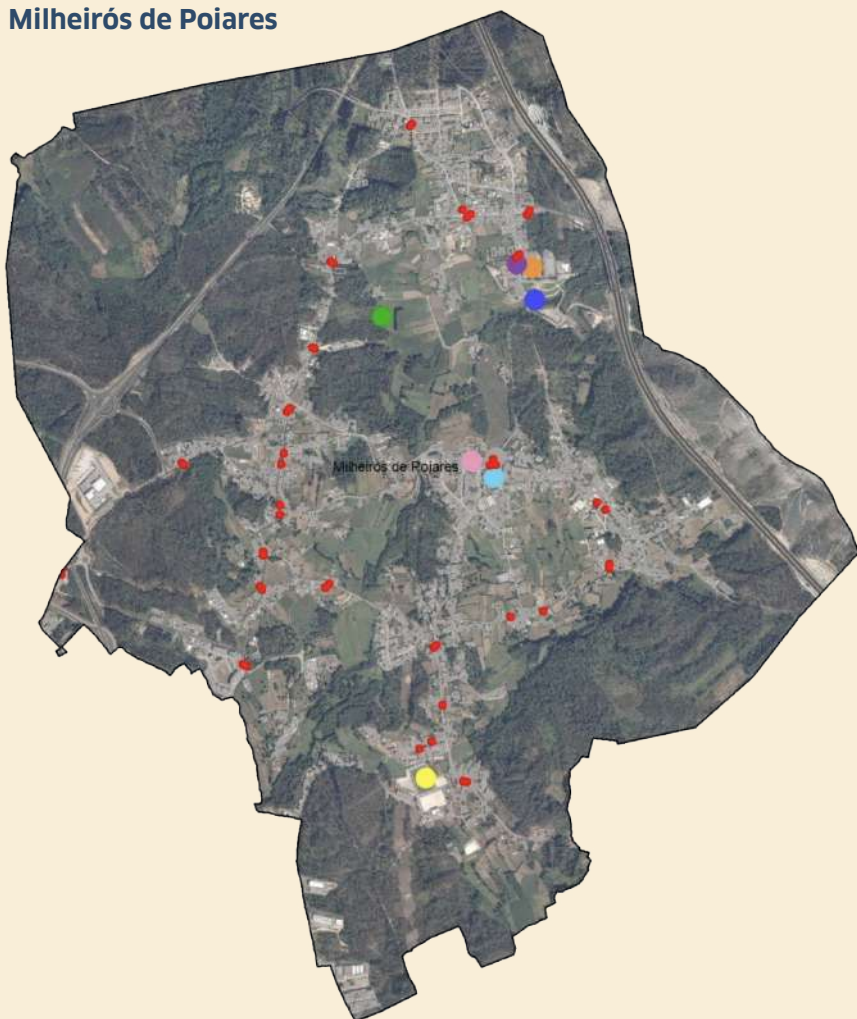
Esta ação surgiu de um processo participativo que envolveu o Grupo Local URBACT (ULG), que foi consultada para avaliar a relevância, viabilidade e valor acrescentado do desenvolvimento de uma aplicação digital de mobilidade. O feedback deste grupo multidisciplinar confirmou a existência de informações fragmentadas, insuficientes e mal comunicadas sobre mobilidade, afetando especialmente os utilizadores em áreas periféricas e rurais. Paralelamente, foram realizadas uma série de estudos de usabilidade e workshops de experiência do utilizador para compreender os hábitos digitais, as preferências e as barreiras da população no acesso aos serviços de mobilidade.

Essas descobertas confirmaram a necessidade de uma solução digital centralizada e inclusiva, capaz de simplificar o acesso aos serviços existentes e, ao mesmo tempo, apoiar a comunicação de novos serviços – muitos dos quais anteriormente passavam despercebidos pela população. O projeto Mob.Feira será, portanto, um facilitador essencial para um ecossistema de mobilidade mais eficiente, sustentável e centrado no cidadão.

Milheirós de Poiares: o local do projeto-piloto Mob.Feira

Milheirós de Poiares é uma das freguesias mais meridionais de Santa Maria da Feira, caracterizada por um ambiente rural, população dispersa e um forte sentido de identidade comunitária. Combina áreas agrícolas e residenciais com indústria de pequena escala e serviços locais. **Devido à sua baixa densidade populacional e oferta limitada de transportes, Milheirós de Poiares foi selecionada como área piloto para o projeto Mob.Feira**, uma iniciativa que visa testar soluções de mobilidade inovadoras e centradas no utilizador, que melhoram a acessibilidade e a conectividade em contextos rurais



Milheirós de Poiares

● Paragem de Autocarro

Pontos de interesse

● Campo de Futebol

● Centro Cultural

● Centro Social

● Escola

● Igreja

● Junta de Freguesia

● Parque de Diversões/Lazer

● Praia Fluvial

Objetivos da ação-piloto

- Fornecer uma plataforma digital integrada e orientada para o utilizador que centralize informações sobre todas as opções de mobilidade no município;
- Apoiar a mudança de comportamento, melhorando a confiança, a sensibilização e a acessibilidade dos transportes públicos e da mobilidade ativa;
- Facilitar a monitorização em tempo real dos padrões de mobilidade e das preferências dos utilizadores para apoiar um planeamento baseado em dados concretos;
- Incentivar uma maior multimodalidade, oferecendo um planeamento integrado de percursos e informações personalizadas para os utilizadores.

Principais funcionalidades da plataforma Mob.Feira

- Informações em tempo real sobre transportes públicos (horários, atrasos, ocupação);
- Acesso por código QR a informações sobre o serviço em paragens de autocarro e paragens elevadas ("postaletes"), permitindo acesso imediato a horários, planeadores de rotas e atualizações do serviço através de smartphones;
- Ferramentas de feedback e comunicação para incentivar a governança participativa.

Partes interessadas envolvidas:

- Câmara Municipal de Santa Maria da Feira (promotor principal);
- Operadores de transportes;
- Parceiros de TIC e empresas de inovação digital;
- Membros da ULG e representantes da comunidade;
- ONG dedicadas à acessibilidade, educação e ambiente;
- Escolas e jovens de Santa Maria da Feira (para o envolvimento digital).

Para garantir que todos os membros do ULG estejam alinhados com os desafios e objetivos atuais da mobilidade urbano-rural, uma série de atividades colaborativas foi realizada até o momento, ao longo de cinco reuniões. Essas reuniões foram organizadas como um primeiro passo, reunindo as principais partes interessadas para refletir sobre o problema da mobilidade urbano-rural em Santa Maria da Feira. As conclusões destas reuniões destacam questões como a baixa adesão aos transportes públicos e a conectividade inadequada entre as zonas rurais e urbanas. Estas sessões permitiram aos participantes analisar os dados existentes, identificar áreas críticas a melhorar e cocriar uma visão comum para a melhoria da mobilidade.

Tendo tudo isto em consideração, foi criado um grupo de personas para poder promover uma melhor projeção das necessidades dos nossos diferentes grupos-alvo.



Manuel, 73
O reformado desconectado

Localização: Mosteirô

Ocupação: Reformado (antigo trabalhador agrícola)

Mobilidade atual: Depende da filha para se deslocar. Só usa transportes públicos para consultas médicas.

Percepção dos transportes: Não confia nos horários. Sente-se abandonado e desinformado. Lembra-se de «quando havia mais autocarros».

Utilização da tecnologia: Telemóvel básico. Nunca utilizou aplicações ou plataformas digitais.

Necessidades: Transporte fiável para o centro de saúde e para o mercado semanal. Informação clara, oral ou impressa.



Rosa, 46
A cuidadora

Localização: Milheirós de Poiares

Ocupação: Auxiliar de cuidados numa casa de repouso em São João da Madeira

Mobilidade atual: Partilha carro com o marido. Os horários dos transportes públicos não coincidem com os turnos de trabalho.

Percepção dos transportes: Sabe que existem, mas não confia neles. Tem medo de perder o transporte ou de não conseguir regressar a casa.

Utilização da tecnologia: Utiliza o WhatsApp e o Facebook. Raramente procura informações sobre transportes online.

Necessidades: Informação clara e em tempo real. Melhores ligações entre linhas. Park-and-ride com opções de transporte.



Tiago, 19
O estudante digital frustrado

Localização: Escapães

Ocupação: Estudante universitário no Porto

Mobilidade atual: Utiliza o comboio Vouguinha + metro. Vai de bicicleta até à estação, mas sente-se inseguro e não tem um local seguro para deixar a bicicleta.

Percepção dos transportes: Atrasos e horários inadequados. Considera o sistema desarticulado.

Utilização da tecnologia: Elevada. Utiliza aplicações de transportes e redes sociais para reclamar ou partilhar experiências.

Necessidades: Mais intermodalidade. Informação digital clara e atualizada. Melhor integração do passe de estudante.



Inês, 14
A exploradora limitada

Localização: Romariz

Ocupação: Aluna do 9.º ano

Mobilidade atual: Vai a pé para a escola com a mãe. Não tem autonomia para participar em atividades extracurriculares noutras aldeias.

Percepção dos transportes: Ouve os adultos dizerem «não há transportes». Sente-se «presa» na sua zona.

Utilização da tecnologia: Assiste a vídeos e joga jogos e tem acesso independente a aplicações de transporte.

Necessidades: Rede de transportes local e segura. Horários alinhados com as rotinas das crianças. Informação clara e adequada às famílias.

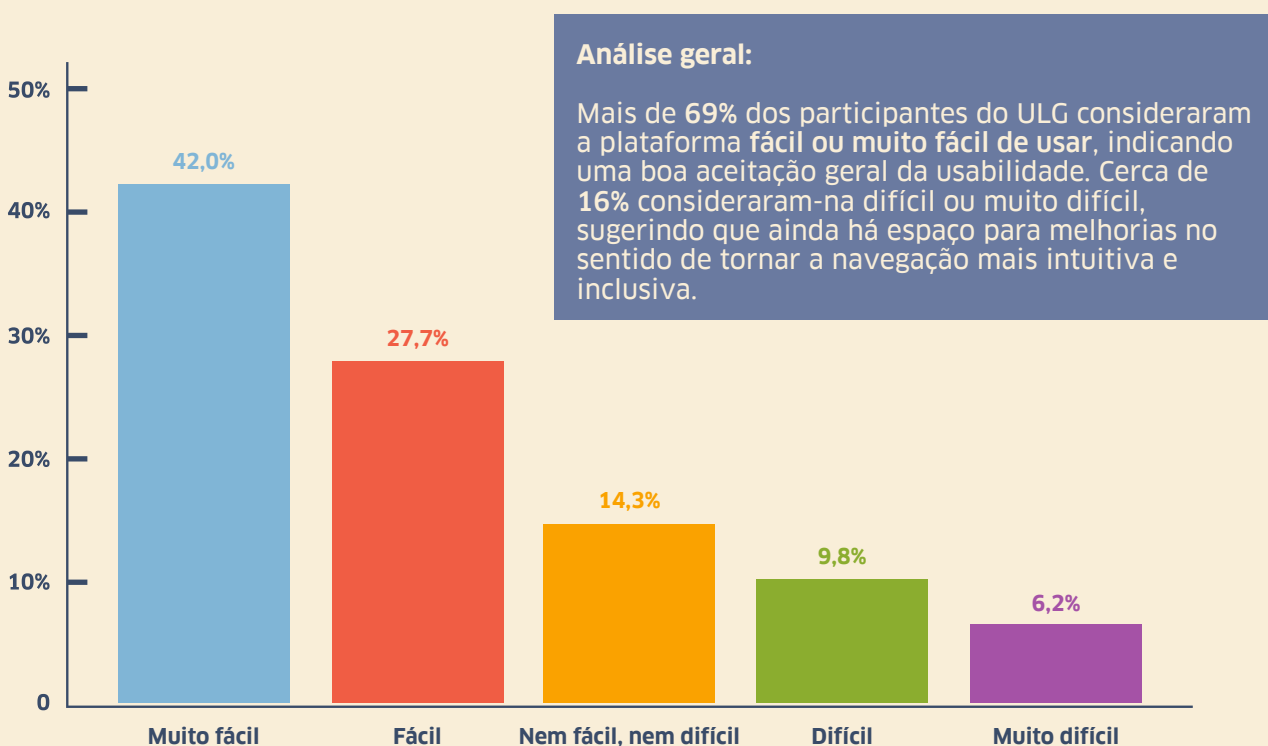
Pesquisa de Avaliação Mob.Feira

Sessões ULG

12 a 15 de maio de 2025

A aplicação de mobilidade foi validada pelo grupo ULG, cuja contribuição foi essencial para orientar o desenvolvimento de uma plataforma intuitiva e fácil de usar. Aqui estão alguns dos resultados da avaliação dessas sessões.

Facilidade de utilização da aplicação Mob.Feira



O processo de cocriação com o Grupo Local URBACT (ULG) em Santa Maria da Feira foi uma das etapas mais enriquecedoras e transformadoras do desenvolvimento do IAP. O grupo foi constituído por participantes (jovens estudantes, cidadãos em idade ativa e residentes idosos), cujas perspetivas coletivas ofereceram uma compreensão abrangente das realidades e aspirações de mobilidade do município.

Ao longo das sessões participativas, o grupo explorou como a mobilidade é vivida de forma diferente entre gerações e geografias. Apesar das diferentes prioridades, rapidamente surgiu uma preocupação comum: a falta de informações claras e acessíveis sobre as opções de transporte. Essa constatação levou à ideia de desenvolver um aplicativo móvel que oferecesse informações sobre as diferentes opções de transporte, incluindo horários, tarifas e rotas.

A partir desse momento, o grupo contribuiu ativamente para moldar o que viria a ser a **Mob.Feira WebApp**. Com o apoio técnico e criativo dos participantes mais jovens, foi desenvolvido um protótipo inicial, com funções essenciais como informações de transporte em tempo real e planeamento de rotas.

Este processo colaborativo destacou várias lições importantes, o **poder da participação inclusiva**, o **valor da colaboração intergeracional** e a **importância de projetar soluções de mobilidade que sejam centradas no ser humano e tecnologicamente adaptáveis**. O resultado não foi apenas uma ferramenta digital funcional, mas também um sentido reforçado de propriedade e responsabilidade coletiva pelo futuro da mobilidade em Santa Maria da Feira.

As reuniões do Grupo Local URBACT em Santa Maria da Feira incluíram sessões de cocriação para debater ideias e validar a aplicação Mob.Feira.



Paragens de autocarro e postaletes equipados com códigos QR que permitem aos utilizadores aceder a informações em tempo real sobre as linhas e horários dos autocarros que servem essa paragem.



Sinalização de paragens de autocarro e postes informativos («postaletes»)

A informação é um elemento fundamental em qualquer sistema de transporte, não só porque influencia a forma como as pessoas decidem viajar, mas também porque apoia os passageiros ao longo da sua viagem. Neste sentido, os postes informativos («postaletes»), que terão um design uniforme em todo o município, desempenham um papel fundamental no fornecimento de informações claras, objetivas e eficientes aos utilizadores. Ao fazê-lo, contribuem para aumentar a visibilidade e a atratividade do serviço de transporte público.

A rede municipal de transportes públicos rodoviários de Santa Maria da Feira conta atualmente com **1175 paragens de autocarro**, mas os passageiros muitas vezes não têm acesso a informações básicas sobre as rotas que servem cada paragem. A instalação de «postaletes» assume, portanto, particular importância em todo o território. Na primeira fase, esta iniciativa foi implementada no âmbito do projeto-piloto URBACT, com a instalação a ocorrer na freguesia de Milheirós de Poiares. Após o seu sucesso, o sistema está agora a ser replicado noutras freguesias do município. Cada poste integra a aplicação Mob.Feira WebApp, acessível através de um código QR que fornece informações em tempo real sobre as rotas e horários para essa paragem específica.

Os «postaletes» consistem num poste vertical que suporta um painel informativo (bandeira), onde é aplicado um autocolante de vinil adesivo. Cada painel exibe a identificação da zona, o nome e o código da paragem, o número da rota e o destino final das linhas de autocarro que servem essa paragem, garantindo informações consistentes e fáceis de utilizar em toda a rede.



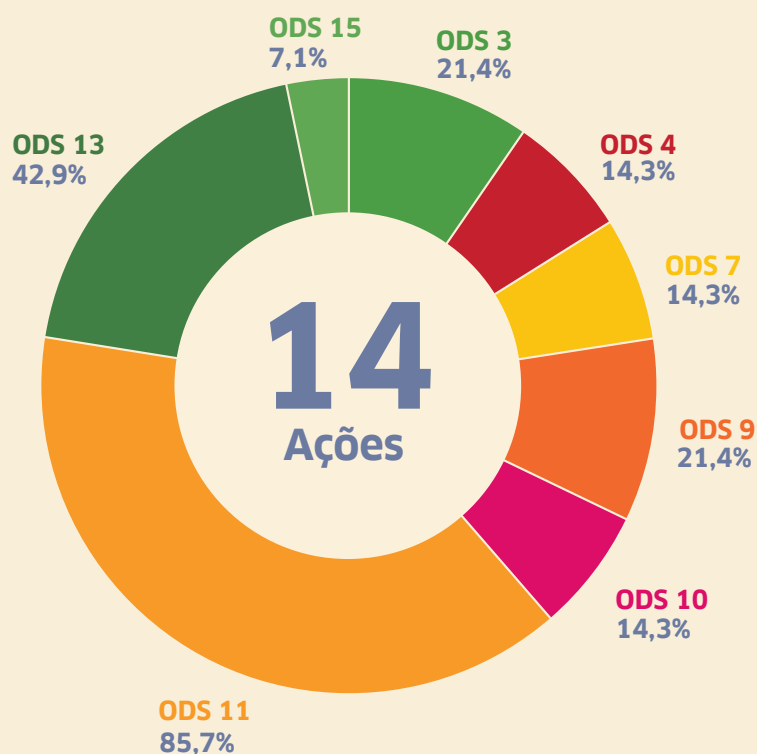


2

Lógica Geral e Abordagem Integrada

Visão geral em infografia

Objetivos Estratégicos	Área de Intervenção	Ações
Promover a caminhada como base da mobilidade urbana	Santa Maria da Feira Caminhável 	Ações 1-4
Promover o uso diário da bicicleta criando uma infraestrutura coesa e acessível	Santa Maria da Feira Ciclável 	Ações 5-7
Fortalecer e integrar os sistemas de transporte público	Promoção do Transporte Público e Integração dos Modos 	Ações 8-11
Melhorar a segurança rodoviária e racionalizar a utilização do automóvel	Otimização do Sistema Rodoviário 	Ações 12
Criar uma nova cultura de mobilidade sustentável	Introdução de uma Nova Cultura de Mobilidade 	Ações 13-14



% AÇÕES ODS



2.1 Lógica geral

O IAP de Santa Maria da Feira baseia-se em objetivos estratégicos que definem uma visão clara e centrada nas pessoas para um sistema de mobilidade mais sustentável, inclusivo e eficiente. Estes objetivos garantem a coerência entre todas as ações, orientando a tomada de decisões e a definição de prioridades, ao mesmo tempo que abordam os desafios locais reais.

OBJETIVO GERAL

Avançar em direção a um «território neutro em carbono», melhorando a qualidade de vida, reduzindo o impacto ambiental e aumentando a equidade social por meio de um sistema de mobilidade sustentável, inclusivo e multimodal.

Objetivos Estratégicos

1. Promover a caminhada como base da mobilidade urbana

Incentivar a mobilidade pedonal como principal meio de transporte, melhorando a segurança, o conforto, a acessibilidade e a conectividade. Priorizar a mobilidade pedonal promove estilos de vida ativos, o comércio local e a inclusão social, ao mesmo tempo que reduz a dependência do automóvel.

Relacionado com as Ações 1-4 (Santa Maria da Feira Caminhável)

2. Promover o uso diário da bicicleta através da criação de infraestruturas coesas e acessíveis

Possibilitar o uso da bicicleta para viagens de curta a média distância através de infraestruturas seguras, sistemas de partilha de bicicletas e mobiliário urbano adequado, em consonância com a topografia do município e os padrões de deslocação diários.

Relacionado com as Ações 5-7 (Santa Maria da Feira Ciclável)

3. Fortalecer e integrar os sistemas de transporte público

Aumentar a atratividade, a eficiência e a acessibilidade do transporte público por meio de ferramentas digitais, melhoria da infraestrutura, intermodalidade e soluções flexíveis, garantindo melhor cobertura territorial e satisfação do usuário.

Relacionado com as Ações 8-11 (Promoção do Transporte Público e Integração dos Modos)

4. Melhorar a segurança rodoviária e racionalizar a utilização do automóvel

Estabelecer uma nova hierarquia rodoviária, implementar medidas de moderação do tráfego e melhorar a segurança nas zonas escolares, promovendo simultaneamente uma transição gradual para frotas municipais com baixas emissões e reduzindo o domínio dos transportes motorizados privados.

Relacionado com as Ações 12 (Otimização do Sistema Rodoviário)

5. Cultivar uma nova cultura de mobilidade sustentável

Promover mudanças comportamentais a longo prazo por meio de ações específicas de consciencialização e formação, envolvendo cidadãos, escolas, empresas e funcionários públicos na criação de uma cultura de mobilidade partilhada.

Relacionado com as Ações 13-14 (Introduzir uma Nova Cultura de Mobilidade)

Os objetivos estratégicos do IAP de Santa Maria da Feira visam responder aos desafios atuais da mobilidade e capitalizar as oportunidades existentes, garantindo uma transformação sustentável e impactante na acessibilidade e utilização dos transportes públicos. Além de novos padrões de mobilidade, o objetivo é envolver os cidadãos e promover uma mudança na sua perceção do que está a ser feito nesta área. Por esta razão, os seguintes pontos são também objetivos estratégicos:

Aumentar a sensibilização e o envolvimento:

Tanto as plataformas digitais como os canais de comunicação tradicionais serão aproveitados para garantir um alcance alargado, assegurando que todos os segmentos da população sejam incluídos e informados.

Melhorar a acessibilidade e a informação:

Isto envolverá o desenvolvimento de infraestruturas no terreno, como sinalização e mapas. Além disso, as estratégias de comunicação serão adaptadas para acomodar diversos grupos, incluindo residentes idosos e com deficiência, garantindo que a informação seja acessível a todos.

Construir confiança no transporte público:

Para construir confiança no sistema de transporte público, a fiabilidade e a conveniência serão enfatizadas por meio de horários consistentes e serviços pontuais. Um mecanismo de feedback será desenvolvido para permitir que os residentes compartilhem as suas experiências e deem sugestões de melhorias, garantindo que as suas vozes sejam ouvidas e as suas preocupações atendidas.

Fortalecer a política e a governança:

Para apoiar a implementação e a avaliação contínua do Plano de Ação Integrado (IAP), serão estabelecidas estruturas de governança, como uma Força-Tarefa de Mobilidade. Essa força-tarefa supervisionará a execução do plano, monitorará o progresso e fará os ajustes necessários para garantir o seu sucesso ao longo do tempo.

Áreas de intervenção

Para alcançar os objetivos estratégicos e a visão deste IAP, foram identificadas cinco áreas críticas de intervenção. Essas áreas estão interligadas e, coletivamente, visam melhorar a acessibilidade, a confiabilidade e a confiança do público no transporte público:



Área de Intervenção 1: Santa Maria da Feira Caminhável

Esta área centra-se na recuperação do espaço urbano para os peões, melhorando a facilidade de circulação, a acessibilidade e o conforto público. As ações incluem a melhoria das vias pedonais, a requalificação do centro histórico da cidade, a promoção da acessibilidade universal, o desenvolvimento de corredores ecológicos e a instalação de mobiliário urbano de apoio. O objetivo é criar um ambiente urbano mais seguro, inclusivo e vibrante, que dê prioridade às pessoas em detrimento dos automóveis e incentive a interação social e a vitalidade económica local.



Área de Intervenção 2: Santa Maria da Feira Ciclável

Esta área visa estabelecer a bicicleta como uma alternativa viável e competitiva ao uso do automóvel,

de uma rede ciclovária conectada e segura. Inclui a implementação gradual de sistemas de micromobilidade elétrica partilhada, a instalação de infraestruturas de apoio ao ciclismo e ferramentas digitais para promover o uso diário da bicicleta através da aplicação Mob.Feira WebApp. Em conjunto, estas medidas promovem uma cultura ciclística que apoia a mobilidade diária, o lazer e a sustentabilidade ambiental.



Área de Intervenção 3: Promoção dos Transportes Públicos e Integração dos Modos

Esta área promove um sistema de transportes públicos integrado e acessível que liga as zonas urbanas e rurais. As principais ações envolvem o desenvolvimento da aplicação web Mob.Feira, a melhoria do conforto e da acessibilidade das paragens de autocarro, a introdução de informações em tempo real para os passageiros, a definição de soluções de transporte a pedido e a modernização das interfaces ferroviárias. Estas iniciativas visam aumentar a atratividade, a eficiência e a inclusividade do serviço, garantindo simultaneamente ligações multimodais sem descontinuidades.



Área de Intervenção 4: Otimização do Sistema Rodoviário

Esta área visa reequilibrar a utilização das estradas através da implementação de medidas de moderação do tráfego, redefinindo as hierarquias rodoviárias e dando prioridade à segurança perto de escolas e zonas residenciais. Também incentiva a adoção gradual de veículos sustentáveis na frota municipal. O objetivo final é reduzir a dependência do automóvel, melhorar a segurança rodoviária e permitir a reafecção do espaço para os transportes públicos e a mobilidade ativa.



Área de Intervenção 5: Introdução de uma Nova Cultura de Mobilidade

Esta área centra-se na promoção de uma mudança a longo prazo no comportamento em matéria de mobilidade através de iniciativas de sensibilização, educação e reforço de capacidades. As ações incluem programas de formação, campanhas públicas e participação em redes europeias de partilha de conhecimentos, como a URBACT. Ao promover a responsabilidade partilhada, a acessibilidade universal e hábitos de viagem sustentáveis, esta área visa construir uma base cultural sólida para a transição da mobilidade do município.

As iniciativas de sensibilização e formação nas áreas da acessibilidade, mobilidade e sustentabilidade devem adotar abordagens práticas e centradas nas pessoas em relação ao território e aos modos de transporte. Estas iniciativas devem ter como objetivo:

- Incentivar um sentido coletivo de responsabilidade em relação ao uso do espaço público e do ambiente;
- Promover a acessibilidade universal, com especial enfoque nas necessidades das pessoas com mobilidade reduzida e dos utilizadores vulneráveis;
- Fornecer informações claras e acessíveis sobre opções de transporte sustentáveis e os seus benefícios para a saúde pública, qualidade de vida, eficiência económica e ambiente.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas.

O IAP contribui diretamente para vários ODS, principalmente:



ODS 3 – Saúde de Qualidade

O IAP promove a mobilidade ativa (caminhada e ciclismo), reduz a dependência do automóvel e melhora a qualidade dos espaços públicos, contribuindo para estilos de vida mais saudáveis, redução da poluição atmosférica e melhoria do bem-estar físico e mental dos cidadãos.



ODS 4 – Educação de Qualidade

As ações incluem a implementação de medidas de segurança rodoviária nas proximidades das escolas (Ação 19), garantindo um acesso mais seguro para crianças e jovens. Além disso, iniciativas de sensibilização e formação sobre mobilidade sustentável (Ações 13 e 14) apoiam a educação ambiental e o desenvolvimento da cidadania.



ODS 7 – Energias Renováveis e Acessíveis

Através do reforço do transporte público, da integração de modos, da promoção da mobilidade ativa e da introdução progressiva de soluções de mobilidade elétrica e partilhada, o IAP incentiva a utilização racional da energia no setor dos transportes.



ODS 9 – Indústria, Inovação e Infraestruturas

O plano inclui ferramentas digitais inovadoras (por exemplo, a aplicação Mob.Feira WebApp, sistemas de informação em tempo real), requalificação de infraestruturas e centros de mobilidade integrados. Estes investimentos promovem infraestruturas urbanas modernas, resilientes e sustentáveis.



ODS 10 – Reduzir as Desigualdades

Ações de acessibilidade universal e acesso equitativo às opções de transporte reduzem as desigualdades espaciais e sociais, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida, idosos, populações de baixa renda e residentes em áreas rurais ou periféricas.



ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis

Este é o ODS central do IAP. O plano responde diretamente à necessidade de cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis por meio de ações que promovam a mobilidade a pé, o uso de bicicletas, a integração do transporte público e a qualidade dos espaços públicos.



ODS 13 – Ação Climática

Ao mudar as opções de mobilidade para modos sustentáveis, o plano reduz as emissões de gases de efeito estufa, promove a eficiência energética e mitiga a contribuição do município para as alterações climáticas.



ODS 15 – Proteger a Vida Terrestre

O Plano de Ação Integrado (IAP) de Santa Maria da Feira contribui diretamente para o ODS 15, promovendo ambientes urbanos mais verdes, resilientes e favoráveis à biodiversidade. Através do desenvolvimento de corredores ecológicos para apoiar a circulação de pedestres, o município pretende reconectar áreas verdes fragmentadas.

Ações Específicas

Como referido anteriormente, estas ações estão distribuídas por cinco Áreas de Intervenção identificadas, cada uma refletindo prioridades temáticas que emergiram através de análises de diagnóstico, envolvimento das partes interessadas e consulta local.

Um total de **14 ações concretas** e direcionadas dão forma prática à visão estratégica delineada no Plano de Ação Integrado.

ÁREA 1 - SANTA MARIA DA FEIRA CAMINHÁVEL

A1	Melhorar as rotas para peões e aumentar a sua competitividade
A2	Promover a acessibilidade e a mobilidade universais em todo o ambiente urbano
A3	Desenvolver corredores ecológicos de apoio à circulação de peão
A4	Disponibilizar mobiliário urbano para que os peões possam parar e descansar

ÁREA 2 - SANTA MARIA DA FEIRA CICLÁVEL

A5	Expandir gradualmente o sistema de micro mobilidade elétrica partilhada
A6	Disponibilizar mobiliário urbano para incentivar o ciclismo
A7	Implementar uma funcionalidade para incentivar o ciclismo diário na aplicação web Mob.Feira

ÁREA 3 - PROMOÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO E INTEGRAÇÃO DE MODOS

A8	Desenvolver uma aplicação web para promover o uso do transporte público (Mob. Feira)
A9	Melhorar as condições de conforto, acessibilidade e informação nas paragens, considerando a acessibilidade universal
A10	Implementar sistemas de informação em tempo real nos principais pontos de paragem de autocarros
A11	Definir soluções para a implementação de um sistema de transporte a pedido

ÁREA 4 - OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

A12	Promover gradualmente viaturas mais sustentáveis na frota automóvel do Município de Santa Maria da Feira
------------	--

ÁREA 5 - PROMOVER UMA NOVA CULTURA DE MOBILIDADE

A13	Desenvolver campanhas de sensibilização sobre mobilidade sustentável
A14	Desenvolver ações de capacitação sobre mobilidade sustentável



3

Detalhes do Plano de Ação



**SANTA MARIA DA FEIRA
CAMINHÁVEL**

AÇÃO 1

Melhorar as rotas para peões e aumentar a sua competitividade

DESCRIÇÃO BREVE

Melhorar os percursos pedonais existentes, bem como a sua conectividade, segurança e conforto, para aumentar a sua utilização.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Mobilidade ativa; Acessibilidade

**Resultados Esperados**

Aumento de 20% do fluxo de peões ao longo das rotas melhorada; Garantir que 50% dos utilizadores reportam maior segurança e conforto

**Líder da Ação**

Divisão de Rede Viária e Trânsito / DEP / Juntas de Freguesia

**Parceiros Principais**

ONGs de Mobilidade, Escolas Locais

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: € 1.250.000,00

**Cronograma**

2026–2030

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 3 ANOS

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Auditoria à qualidade do percurso pedonal	T3-T4 2026	Mapa de rotas + registo de defeitos	Auditoria de fluxo (Ação 1)	Lacunas de dados; fadiga no preenchimento de questionários
Desenhar melhorias prioritárias para as rotas pedonais	T3-T4 2026	Fichas de projeto e estimativas de custos	Planeamento de corredores ecológicos	Alinhamento com as instalações existentes
Piloto com melhoria de 2 rotas principais	T3-T4 2026	Piloto concluído + feedback do utilizador	Atividades de sensibilização	Carros estacionados; controlo de acesso
Atualizações completas de rotas	T1-T2 2030	Superfícies, iluminação e sinalização melhoradas	Ação 1, Ação 8	Atrasos sazonais; atrasos na aquisição de serviços
Campanha promocional (Dias de Caminhada)	T3 2030	Dados de utilização; estabelecimento de indicadores de sucesso	Cultura e embaixadores (ODS 7)	Baixa utilização inicial; dependente de condições climáticas

AÇÃO 2

Promover a acessibilidade e a mobilidade universais em todo o ambiente urbano

DESCRIÇÃO BREVE

Implementar princípios universais no desenho da infraestrutura pública para garantir a igualdade de acesso a todos os cidadãos, independentemente das limitações de mobilidade.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Inclusão social; Acessibilidade para todos

**Resultados Esperados**

100% das áreas modernizadas em conformidade com as normas de design universal. Prática de acessibilidade melhorada em $\geq 30\%$ nas auditorias municipais

**Líder da Ação**

Juntas de Freguesia, Divisão de Rede Viária e Trânsito

**Parceiros Principais**

Especialistas em acessibilidade, associações de pessoas com deficiência

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: € 1.250.000,00

**Cronograma**

2026–2030

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 5 ANOS

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Auditoria de acessibilidade de espaços públicos	T3-T4 2026	Relatório de auditoria com lista de prioridades	Auditorias de rotas, tribunal judicial	Disponibilidade do técnico de auditoria
Desenho de melhorias de acessibilidade	T3-T4 2026	Planos de implementação desenvolvidos	Ação 5	Necessidades diversas entre os utilizadores
Implementação de melhorias (rampas, percursos táteis)	T1 2028 T4 2030	Infraestrutura acessível instalada	Todas as intervenções pedonais	Atrasos na execução; conformidade com a acessibilidade
Formação da equipa em design universal	T1-T2 2029	Relatório do workshop; equipa capacitada	Capacitação de embaixadores	Participação limitada; adesão inconsistente.
Avaliação e certificação pós-atualização	T3 2029	Relatório de avaliação, certificação	Monitorização (ODS 8)	Dados insuficientes; problemas operacionais

AÇÃO 3

Desenvolver corredores ecológicos para apoiar a circulação de peões

DESCRIÇÃO BREVE

Criar corredores verdes para peões que promovam a biodiversidade e incentivem a mobilidade ativa.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Infraestrutura verde;
Planeamento urbano sustentável

**Resultados Esperados**

Pelo menos 1 novo corredor verde pedonal implementado; aumento de $\geq 15\%$ nas viagens a pé dentro das zonas intervencionadas

**Líder da Ação**

Divisão do Ambiente e Serviços Urbanos / Divisão de Jardins

**Parceiros Principais**

ONG ambientais, associações de moradores

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: € 1.250.000,00

**Cronograma**

2025–2034

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 2 ANOS

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Identificação e mapeamento de corredores verdes para peões	T3–T4 2026	Relatório de auditoria com lista de prioridades	Auditorias de rotas, tribunal judicial	Disponibilidade do técnico de auditoria
Projeto detalhado de trilhos naturalizados	T3–T4 2026	Planos de implementação desenvolvidos	Ação 5	Necessidades diversas entre os utilizadores
Corredor piloto ao longo do rio Uíma	T3–T4 2026	Infraestrutura acessível instalada	Todas as intervenções pedonais	Atrasos na execução; conformidade com a acessibilidade
Implementação de corredores que interligam pontos estratégicos	T1 2028 T4 2030	Relatório do workshop; equipa capacitada	Capacitação de embaixadores	Participação limitada; adesão inconsistente.
Monitorização ecológica contínua	T1 2026 – ongoing	Relatório de avaliação, certificação	Monitorização (ODS 8)	Dados insuficientes; problemas operacionais

AÇÃO 4

Fornecer mobiliário urbano adequado às necessidades de peões

DESCRIÇÃO BREVE

Instalação de bancos, sombreamento, iluminação e sinalização para proporcionar conforto e segurança aos peões.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Qualidade do espaço público;
Cidades inclusivas

**Resultados Esperados**

50 novos pontos de descanso instalados; ≥ 75% dos utilizadores relatam maior conforto em espaços públicos em inquéritos de satisfação

**Líder da Ação**

Divisão de Estudos e Projetos (DEP)

**Parceiros Principais**

Profissionais de design e planeamento urbano

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: € 1.250.000,00

**Cronograma**

2026–2030

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 5 ANOS

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Levantar as necessidades existentes em termos de mobiliário	T3-Q4 2026	Relatório de necessidades	Auditoria de percursos	Falta de dados; Fadiga de pesquisas
Concepção e aquisição de mobiliário	T1-T2 2026	Plano de aquisições	Projetos de percursos pedestres/espacos	Compromissos orçamentários
Instalação em locais de prioridade máxima	T3-T4 2026	Instalação concluída	Espacos e percursos-piloto	Vandalismo; conflitos de localização
Lançamento público e promoção	T1 2030	Media Kit; Inquérito sobre a utilização	Cultura e sensibilização	Baixa utilização; necessidades de manutenção
Cronograma de manutenção e responsabilidade	Q2 2030 em diante	Manual de manutenção; registos	Gestão urbana	Financiamento para manutenção



**SANTA MARIA DA FEIRA
CICLÁVEL**

AÇÃO 5

Expandir gradualmente o sistema partilhado de micromobilidade elétrica

DESCRIÇÃO BREVE

Desenvolver e expandir o sistema partilhado de bicicletas elétricas e scooters em Santa Maria da Feira, promovendo alternativas sustentáveis de transporte de curta distância aos carros particulares.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Mobilidade verde e ativa;
Redução das emissões de carbono;
Transporte urbano inclusivo

**Resultados Esperados**

Aumento anual de 25% nas viagens de micromobilidade; ≥ 10 novos pontos de estacionamento estabelecidos até 2030

**Líder da Ação**

Divisão de Estudos e Projetos (DEP)

**Parceiros Principais**

Profissionais de design e planeamento urbano

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: € 1.250.000,00

**Cronograma**

2026

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 1 ANO

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Diagnóstico da utilização atual e identificação de áreas menos servidas	T1 2026	Zonas prioritárias para expansão identificadas e mapeadas	Ação 11; Ação 5	Dados de utilização incompletos; aceitação da comunidade
Definição da estratégia de expansão da frota e processo de aquisição	T1-T2 2026	Estratégia operacional; Dossiers de aquisição	Ação 10; Ação 6	Restrições orçamentais; disponibilidade de fornecedores
Implantação de novas bicicletas elétricas e patinetes elétricos; integração com o aplicativo Mob.Feira	T3 2026	Frota expandida implantada; integração total do sistema concluída	Ação 11	Disponibilidade de estações de carregamento; logística operacional
Monitorização e inquéritos de satisfação dos utilizadores após a implantação	T4 2026	Relatório de avaliação; feedback dos utilizadores recolhido	Ação 8	Baixo envolvimento ou satisfação; necessidades de manutenção

AÇÃO 6

Fornecer mobiliário urbano de apoio à mobilidade ciclável

DESCRIÇÃO BREVE

Instalar parques de bicicletas seguros e visíveis, estações de reparação e locais de descanso com sombra em áreas-chave para apoiar e incentivar o uso diário de bicicletas.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Infraestrutura para ciclistas;
Qualidade do espaço público;
Mobilidade ativa

**Resultados Esperados**

5 novos lugares de estacionamento para bicicletas instalados; taxa de ocupação \geq 80% durante as horas de pico

**Líder da Ação**

Divisão de Estudos e Projetos (DEP)

**Parceiros Principais**

Departamento de Planeamento Urbano, Escolas locais, Associações de ciclismo

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: €1,600,000,00

**Cronograma**

2026

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 1 ANO

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Mapeamento de áreas prioritárias para infraestrutura de apoio ao ciclismo	T1 2026	Plano de localização da infraestrutura	Ação 5; Ação 6	Conflitos com áreas pedonais; limitações físicas do espaço
Aquisição e instalação de suportes para bicicletas, pontos de manutenção e estações de hidratação	T2-T3 2026	Equipamentos instalados em pelo menos 10 pontos urbanos importantes	Ação 9	Risco de vandalismo; responsabilidade pela manutenção
Sinalização e materiais de orientação ao utilizador para novas instalações	T3 2026	Guias visuais e ferramentas de orientação implementadas	Ação 11	Compreensão e adoção pelos utilizadores; clareza da sinalização

AÇÃO 7

Implementar uma funcionalidade para incentivar o uso diário da bicicleta na aplicação web Mob.Feira

DESCRIÇÃO BREVE

Desenvolver e integrar um recurso digital na plataforma Mob.Feira para promover hábitos diários de ciclismo – por exemplo, rotas sugeridas para ciclistas, gamificação para frequência de ciclismo e dicas de segurança.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Inovação digital na mobilidade;
Mudança de comportamento;
Cidades inteligentes

**Resultados Esperados**

≥ 30% dos utilizadores da WebApp envolvidos com conteúdos relacionados com ciclismo; ≥ 10% de aumento na frequência de ciclismo auto-relatada

**Líder da Ação**

Equipa de Desenvolvimento
Mob.Feira / Grupo Local
URBACT

**Parceiros Principais**

Programadores de aplicações,
escolas, ONGs ambientais,
ciclistas locais

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: €1,700,000,00

**Cronograma**

2026

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 1 ANO

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Design UX/UI de um rastreador de ciclismo gamificado (por exemplo, modelo «ride & earn»)	T1-T2 2026	Especificação final das funcionalidades e protótipo	Ação 9	Viabilidade técnica; testes de usabilidade para recolha de feedback
Desenvolvimento e integração na plataforma Mob.Feira	T2-T3 2026	Módulo funcional online e testado	Ação 12 (se criada); Ação 1	Desempenho da aplicação; interoperabilidade
Campanha de sensibilização dirigida a escolas, empresas e residentes	T3-T4 2026	Material da campanha; aumento nas descargas e utilização da aplicação	Ação 7; Ação 8	Baixa adoção; necessidade de incentivos
Recolha de feedback e ciclo de melhoria de funcionalidades	T4 2026	Roadmap de melhorias e definição das iterações seguintes	Ação 4	Barreiras à literacia digital; métricas de envolvimento limitadas; apoio à transição para o digital



**PROMOÇÃO DO
TRANSPORTE PÚBLICO E
INTEGRAÇÃO DOS MODOS**

AÇÃO 8

Desenvolver uma aplicação web para promover a utilização dos transportes públicos (Mob.Feira)

DESCRIÇÃO BREVE

Criação e teste piloto de uma plataforma digital que fornece informações em tempo real sobre rotas e horários de autocarros, permite o feedback dos utilizadores e inclui funcionalidades para incentivar a mudança modal para o transporte público.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Mobilidade inteligente;
Transformação digital;
Envolvimento público

**Resultados Esperados**

5.000 utilizadores ativos no primeiro ano; aumento $\geq 20\%$ na consciencialização pública sobre opções de mobilidade (com base em inquéritos aos utilizadores)

**Líder da Ação**

Mob.Feira Project Team /
URBACT Local Group

**Parceiros Principais**

Desenvolvedores locais de TIC,
Operadores de Transportes
Públicos, Unidade Municipal de
Comunicação

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: €21.650,00

**Cronograma**

2025-2030

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 5 ANOS

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Definir as funcionalidades da aplicação (rotas, horários, dados em tempo real, intermodalidade)	T4 2025	Especificação funcional documento	Ação 14; Ação 11	Alinhamento com vários operadores de transporte
Desenvolvimento da aplicação e testes beta	T2-T3 2026	Protótipo funcional da aplicação	Ação 9; Ação 15	Erros técnicos; desafios da interface do utilizador
Lançamento público com campanha de comunicação integrada	T4 2026	Aplicação lançada; métricas de utilização disponíveis	Ação 7; Ação 13	Taxa de adoção; questões relacionadas com a exclusão digital
Análise do feedback dos utilizadores e roteiro de melhorias	T1 2030	Relatório do utilizador e plano de desenvolvimento atualizado	Ação 11	Baixa retenção de utilizadores; necessidade de atualizações contínuas

AÇÃO 9

Melhorar o conforto, a acessibilidade e as condições de informação nas paragens, tendo em conta a acessibilidade universal

DESCRIÇÃO BREVE

Modernizar as paragens de transportes públicos para melhorar o conforto físico (por exemplo, abrigos, assentos), garantir a acessibilidade universal e melhorar a visibilidade e clareza das informações de viagem.


Objetivos Estratégicos Relacionados

Mobilidade inclusiva; Qualidade do espaço público; Acessibilidade


Resultados Esperados

100% das paragens renovadas equipadas com abrigos acessíveis; Melhoria $\geq 15\%$ nas pontuações de satisfação dos passageiros


Líder da Ação

Gabinete de Mobilidade e Transportes, Área Metropolitana do Porto


Parceiros Principais

Operadores de transportes, freguesias locais, departamento de planeamento urbano


Financiamento e Recursos

Custo estimado: €2,200,000,00


Cronograma

2025-2030

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 5 ANOS

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Levantamento das condições atuais nas principais paragens de autocarro	T1 2026	Relatório de diagnóstico com classificação por prioridade	Ação 14; Ação 6	Condições heterogéneas entre locais
Concepção de módulos de paragem padronizados e acessíveis	T2 2026	Projetos de design e especificações de materiais	Ação 7; Ação 10	Implicações de custo; limitações de espaço
Implementação piloto de paragens melhoradas	T3-T4 2026	Pelo menos 5 paragens atualizadas operacionais	Ação 14; Ação 15	Atrasos na construção; coordenação com operadores
Monitorização e inquérito de satisfação dos utilizadores	T1 2030	Relatório de avaliação com recomendações	Ação 8	Vandalismo; resistência dos materiais às condições meteorológicas

AÇÃO 10

Implementar sistemas de informação em tempo real nas principais paragens de autocarro

DESCRIÇÃO BREVE

Introduzir sinalização eletrónica nos principais centros de transporte e paragens de alto tráfego para fornecer dados dinâmicos e em tempo real sobre horários de chegada e alterações de rota.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Mobilidade inteligente;
Transparência da informação;
Confiança dos viajantes

**Resultados Esperados**

10 paragens de autocarro principais equipadas com ecrãs em tempo real; redução $\geq 25\%$ no tempo de espera percebido

**Líder da Ação**

Área Metropolitana do Porto

**Parceiros Principais**

Operadores de transportes;
fornecedores de TIC

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: €2,000,000,00

**Cronograma**

2026

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 1 ANO

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Estudo técnico dos sistemas de comunicação e necessidades de integração	T1 2026	Relatório de conectividade e requisitos de hardware	Ação 12	Confiabilidade do feed de dados das operadoras
Aquisição e instalação de painéis de visualização em tempo real	T2-T3 2026	Painéis instalados nas 10 principais paragens	Ação 13	Restrições orçamentais; risco de vandalismo
Sincronização com a WebApp Mob.Feira	T3 2026	Integração funcional com a interface da aplicação	Ação 12; Ação 9	Latência de dados; contratos de manutenção
Orientação do utilizador e promoção do sistema	T4 2026	Campanha de sensibilização lançada	Ação 7	Baixa visibilidade ou confiança do usuário na precisão dos dados

AÇÃO 11

Definir soluções para implementar um sistema de transporte a pedido

DESCRIÇÃO BREVE

Desenvolver um estudo de viabilidade e um roteiro para a implantação de um sistema de transporte flexível para atender áreas de baixa densidade ou mal servidas, promovendo a equidade e a coesão territorial.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Equidade na mobilidade;
Inclusão digital; Conectividade territorial

**Resultados Esperados**

Sistema piloto operacional até 2028; aumento $\geq 15\%$ na utilização do transporte público em áreas de baixa densidade

**Líder da Ação**

Área Metropolitana do Porto,
Divisão de Contratação Pública e Gestão de Armazéns, Privados

**Parceiros Principais**

Freguesias locais; prestadores de serviços digitais; representantes dos cidadãos

**Financiamento e Recursos**

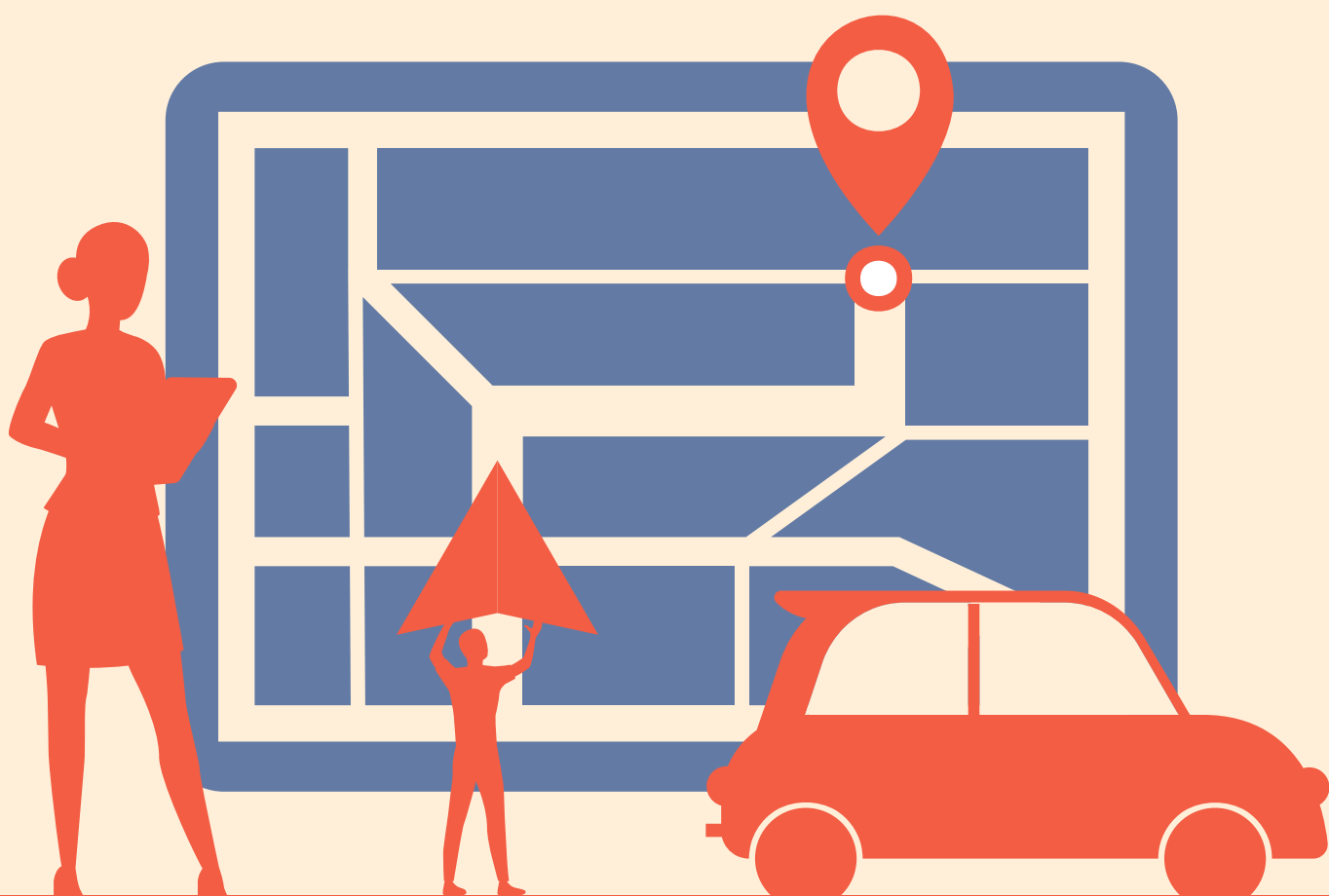
Custo estimado: €1,800,000,00

**Cronograma**

2026-2030

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 5 ANOS

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Avaliação comparativa das práticas nacionais e internacionais (benchmarking)	T1 2026	Análise do estudo de caso	Ação 4; Ação 12	Relevância para o contexto local
Identificação de áreas-piloto com baixa cobertura de serviços	T2 2026	Mapa e critérios para a seleção do projeto-piloto	Ação 13	Disponibilidade de dados; percepção pública
Definição do modelo operacional (interface digital, tipo de veículo, horário de funcionamento)	T3 2026	Viabilidade e plano de implementação	Ação 12; Ação 14	Interesse do operador; integração técnica
Lançamento e monitorização do projeto-piloto	T1 2026 T4 2030	Projeto-piloto operacional em áreas selecionadas	Ação 6	Adoção pelo utilizador; relação custo por passageiro



OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

AÇÃO 12

Promover gradualmente veículos mais sustentáveis na frota automóvel da Câmara Municipal de Santa Maria da Feira

DESCRIÇÃO BREVE

Substituir os veículos municipais convencionais por alternativas elétricas ou de baixas emissões, apoiadas por um plano de investimento faseado e infraestruturas para carregamento.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Setor público ecológico; Gestão sustentável de frotas; Transição ambiental

**Resultados Esperados**

50% da frota municipal convertida para veículos de baixa emissão ou elétricos até 2030; redução $\geq 30\%$ nas emissões de CO₂

**Líder da Ação**

Unidade de Gestão de Frota e Estaleiro

**Parceiros Principais**

Agências de energia, fornecedores de veículos, departamento de infraestruturas

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: €2,500,000

**Cronograma**

2026-2030

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 5 ANOS

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Auditoria da frota municipal atual (tipo de veículo, idade, emissões)	T2 2026	Relatório de referência sobre a composição da frota	Ação 6	Recolha de dados de departamentos dispersos
Definir plano de substituição priorizando opções elétricas/híbridas	T3 2026	Roteiro para a renovação da frota e diretrizes para aquisições	Ação 9	Custos de investimento inicial
Treinar a equipa em condução ecológica e uso de veículos elétricos	T4 2026	Sessões de formação ministradas; manuais produzidos	Ação 7; Ação 15	Resistência comportamental; necessidade de formação contínua
Monitorizar a redução de emissões no primeiro trimestre de 2030 e custos operacionais	T1 2030	Relatório comparativo de desempenho	Ação 14	Precisão dos dados; impactos externos do preço dos combustíveis



**INTRODUÇÃO DE UMA NOVA
CULTURA DE MOBILIDADE**

AÇÃO 13

Desenvolver campanhas de sensibilização sobre mobilidade sustentável

DESCRIÇÃO BREVE

Conceber e implementar campanhas de sensibilização para promover hábitos de mobilidade sustentável entre a população local. Estas campanhas incidirão nos benefícios da utilização dos transportes públicos, nas opções de mobilidade ativa e no impacto ambiental das escolhas de mobilidade. O objetivo é incentivar a mudança de comportamento através de mensagens claras, envolventes e acessíveis.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Setor público ecológico; Gestão sustentável de frotas; Transição ambiental

**Resultados Esperados**

≥ 70% dos participantes da campanha demonstram maior conscientização nas pesquisas pós-campanha; ≥ 10.000 cidadãos alcançados anualmente

**Líder da Ação**

Escola de Educação Rodoviária, Unidade de Intervenção Socioeducativa

**Parceiros Principais**

Gabinete de Comunicação, Departamento de Educação, Escolas, ONGs locais

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: €30,000,00

**Cronograma**

2026-2030

ACTIVITIES SUMMARY STEPS: 2 YEARS OF IMPLEMENTATION

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Elaborar um plano de campanha direcionado a diferentes grupos de utilizadores	T2 2026	Estratégia de campanha de sensibilização	Ação 7; Ação 21	Necessidades diversificadas do público; risco de mensagens genéricas
Desenvolver materiais de comunicação e branding	T3 2026	Folhetos, cartazes, conteúdo online, kits para redes sociais	Ação 12; Ação 13	Orçamento de comunicação limitado
Lançar campanhas temáticas ligadas a datas internacionais (por exemplo, Semana da Mobilidade)	T3-Q4 2026	Eventos realizados; métricas de envolvimento	Ação 1; Ação 6	Baixa participação sem incentivos
Monitorizar o impacto e adaptar as mensagens do primeiro trimestre de 2030	T1 2030	Relatório de avaliação; kit de ferramentas da campanha revisto	Ação 25	Mudança comportamental difícil de medir

AÇÃO 14

Desenvolver ações de capacitação sobre mobilidade sustentável

DESCRIÇÃO BREVE

Implementar iniciativas de formação destinadas a profissionais, funcionários municipais, educadores e líderes comunitários para aprofundar os conhecimentos e apoiar a transição para uma mobilidade urbana sustentável. Estes programas abordarão os aspetos técnicos, ambientais e sociais do planeamento e implementação da mobilidade.

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

Capacitação; Desenvolvimento institucional; Transferência de conhecimento

**Resultados Esperados**

≥ 200 participantes formados anualmente; ≥ 85% dos participantes relatam uma melhor compreensão dos princípios da mobilidade sustentável

**Líder da Ação**

Unidade de Intervenção Socioeducativa

**Parceiros Principais**

Departamento de Recursos Humanos e Formação, Universidades, Associações Locais

**Financiamento e Recursos**

Custo estimado: €20,000,00

**Cronograma**

2026-2030

RESUMO DAS ATIVIDADES ETAPAS DE IMPLEMENTAÇÃO: 5 ANOS

Atividade	Datas	Resultados	Atividades relacionadas	Desafios / Barreiras
Identificar grupos-alvo e necessidades de formação (por exemplo, funcionários municipais, escolas, empresas)	T2 2026	Relatório de avaliação das necessidades	Ação 24	Disponibilidade limitada de participantes
Conceber módulos e materiais de formação	T3 2026	Currículo e materiais em formato digital/impresso	Ação 7	Garantir a qualidade e o envolvimento
Ministrar sessões de formação piloto	T4 2026	3-5 sessões piloto realizadas	Ação 8; Ação 20	Conflitos de agenda; baixa inscrição
Avaliar o impacto da aprendizagem e dimensionar o programa	T1 2030	Avaliação pós-formação e estratégia de expansão	Ação 6	Necessidade de adaptação contínua



4

Estrutura de Implementação

4.1 Introdução

A implementação deste IAP foi estruturada para garantir a coerência entre a visão estratégica, as necessidades locais e a capacidade de execução. Baseou-se numa abordagem incremental e adaptativa que permite ajustes oportunos, orientados por dados e feedback participativo, para garantir um impacto sustentado na transformação da mobilidade urbana.

4.2 Participação e envolvimento das partes interessadas

A participação das partes interessadas é um dos pilares do IAP, refletindo a ênfase do URBACT na governação inclusiva e na cocriação. O município de Santa Maria da Feira aproveitou as bases do seu Grupo Local URBACT (ULG) para desenvolver um modelo de envolvimento inclusivo e iterativo que evolui com a implementação do plano.

Os principais aspetos da estratégia de envolvimento das partes interessadas incluem:

Estrutura permanente do ULG: O grupo ULG, composta por associações locais, prestadores de serviços de transporte público, escolas, instituições de saúde, empresas, organizações juvenis e representantes dos cidadãos, permanece ativa durante a fase de implementação, contribuindo para grupos de trabalho temáticos e ciclos de feedback sobre ações específicas;

Design participativo e cocriação: Várias ações-piloto, especialmente a plataforma digital Mob. Feira, foram concebidas na sequência de estudos de usabilidade das partes interessadas e consultas com a ULG, garantindo a relevância e a facilidade de utilização. Este modelo continuará ao longo da expansão da plataforma e para outras ações, tais como a remodelação de espaços públicos e infraestruturas para ciclistas;

Fóruns anuais de mobilidade: Eventos públicos organizados para informar sobre o progresso da implementação, partilhar resultados e recolher contributos. Estes fóruns garantem visibilidade e proporcionam momentos estruturados de responsabilização e participação pública;

Campanhas de comunicação e divulgação direcionadas: Os esforços de envolvimento são apoiados por uma estratégia de comunicação que inclui canais tradicionais e digitais, com conteúdo adaptado a diferentes grupos (por exemplo, estudantes, idosos, passageiros);

Canais de feedback e monitorização: A plataforma Mob.Feira e as ferramentas digitais municipais integrarão funcionalidades que permitem aos utilizadores comunicar problemas de mobilidade, propor melhorias e aceder a atualizações sobre a implementação.

Através deste modelo, Santa Maria da Feira compromete-se a manter uma abordagem transparente, inclusiva e colaborativa de governação, garantindo que as partes interessadas não sejam apenas consultadas, mas também envolvidas ativamente na definição e monitorização da transição para a mobilidade.

4.3 Custos globais e estratégia de financiamento

Custos

A estrutura de custos do Plano de Ação Integrado reflete a natureza diversificada das intervenções propostas, que vão desde medidas suaves até desenvolvimentos infraestruturais e tecnológicos.

Embora muitas ações, particularmente aquelas relacionadas à governança, campanhas de sensibilização, formação, envolvimento das partes interessadas e planeamento, sejam baseadas principalmente em recursos humanos, outras incorrerão em custos diretos adicionais.

Estes podem incluir a organização de eventos públicos de grande escala, o desenvolvimento e a manutenção de plataformas digitais (por exemplo, a Mob.Feira WebApp), a implementação de sistemas de monitorização e dados, projetos de desenho urbano e investimentos em infraestruturas (por exemplo, zonas pedonais, ciclovias ou sistemas de informação de transportes em tempo real).

A tipologia preliminar de custos é descrita a seguir:

- **Recursos humanos:** Gestão de projetos, facilitação das partes interessadas, consultoria técnica, coordenação do ULC;
- **Eventos e envolvimento:** Workshops, campanhas de sensibilização, materiais promocionais, consultas públicas;
- **Ferramentas digitais:** Design e programação de aplicações, bases de dados, interfaces GIS, sistemas de informação em tempo real;
- **Infraestrutura:** Requalificação de estradas, melhorias em pontos de ônibus, mobiliário urbano, melhorias de acessibilidade;
- **Estudos e projeto técnico:** Estudos de viabilidade, auditorias de mobilidade, projeto e estruturas de monitoramento.

Cada ação será associada a uma faixa de custos estimados, que será detalhada na fase de implementação, permitindo flexibilidade orçamental dependendo do financiamento disponível e dos mecanismos de cofinanciamento. Os custos globais estimados para a implementação do plano estão divididos em cinco áreas de intervenção, priorizadas por prontidão e potencial de impacto. As categorias de investimento incluem:

- Infraestrutura (rotas para pedestres e ciclistas, paragens de autocarro);
- Sistemas tecnológicos (dados em tempo real, aplicações móveis);
- Campanhas de comunicação e capacitação;
- Estudos e elaboração de projetos;
- Implementações-piloto.

Financiamento

Está previsto um modelo de financiamento híbrido, que combina:

- Dotações orçamentais municipais (planos operacionais e de investimento);
- Fundos nacionais (por exemplo, PT2030, Plano de Recuperação e Resiliência);
- Financiamento da UE (por exemplo, Interreg, Horizonte Europa, CEF Transportes);
- Cofinanciamento privado (operadores de micromobilidade, empresas locais);
- Obrigações verdes ou instrumentos ligados à sustentabilidade (fase exploratória)

Programas de financiamento europeus

Redes de Transferência URBACT - ideais para a transferência de conhecimentos, aprendizagem entre pares, teste e transferência de boas práticas e para dar visibilidade e apoio à criação de redes ao projeto-piloto (orçamentos pequenos a médios para atividades de transferência).

FEDER / Fundos de Coesão (programas regionais) - principal fonte para infraestruturas urbanas (pedonalização, abrigos, ciclovias, mobiliário urbano, melhorias de acessibilidade). Os programas nacionais/regionais implementam as prioridades do FEDER a nível local.

CEF (Mecanismo Interligar a Europa) e grandes concursos no domínio dos transportes - adequados para grandes melhorias ferroviárias/intermodais (por exemplo, interfaces da Linha do Vouga, centros multimodais). O CEF apoia investimentos multimodais na RTE-T e estudos de viabilidade.

Horizonte Europa/EIT Mobilidade Urbana/Concursos de inovação - adequados para inovação digital, desenvolvimento de aplicações, sistemas de dados em tempo real, projetos-piloto de transportes a pedido, análise e avaliação. Estes financiam I&I, projetos-piloto e demonstradores.

Interreg/programas transnacionais - úteis para projetos-piloto transfronteiriços ou transnacionais, corredores de micromobilidade partilhados ou aprendizagem de políticas (Área Atlântica, trabalho temático Interreg Europa). O Interreg também financia projetos-piloto com parceiros regionais.

Área de Intervenção	Ação	Principal instrumento de financiamento	Fundamentação / Justificação da elegibilidade	Custo estimado Tipo	Indicativo Período de candidatura
Área 1 Santa Maria da Feira Caminhável	A1. Melhorar as rotas para peões e aumentar a sua competitividade	FEDER (OP Regional), Interreg Europa	O FEDER apoia infraestruturas de mobilidade urbana sustentável, requalificação de ruas e zonas pedonais	Investimento de capital (obras públicas)	2026-2029
	A2. Promover a acessibilidade e a mobilidade universais em todo o ambiente urbano	FEDER, FSE+	A acessibilidade e a inclusão estão em consonância com os objetivos do FEDER e do FSE+ em matéria de inclusão social e igualdade de acesso	Capital + assistência técnica	2025-2034

A3. Desenvolver corredores ecológicos para apoiar a circulação de peões	FEDER, Programa LIFE	Apoia infraestruturas verdes, biodiversidade e corredores ecológicos em contextos urbanos	Capital + planeamento ambiental	2025-2034
A4. Fornecer mobiliário urbano adequado às necessidades de peões	FEDER, Interreg	Elegível no âmbito de projetos de requalificação urbana em pequena escala que promovam a acessibilidade pedonal e a inclusão	Capital (equipamento e instalação)	2025-2030

**Área 2
Santa Maria da
Feira Ciclável**

A5. Expandir gradualmente o sistema partilhado de micromobilidade elétrica	Horizonte Europa, EIT Mobilidade Urbana, FEDER	Apoia testes de sistemas de mobilidade partilhada e ferramentas de gestão digital	Investimento piloto + I&D	2025-2030
A6. Fornecer mobiliário urbano de apoio à mobilidade ciclável	FEDER	Investimento em infraestruturas para ciclistas e comodidades para os utilizadores no âmbito das prioridades de mobilidade sustentável	Capital	2025-2034
A7. Implementar uma funcionalidade para incentivar o uso diário da bicicleta na aplicação web Mob.Feira	FEDER	Investimento em infraestruturas para ciclistas e comodidades para os utilizadores no âmbito das prioridades de mobilidade sustentável	Capital	2025-2034

**Área 3
Promoção do
Transporte
Público e
Integração dos
Modos**

A8. Desenvolver uma aplicação web para promover a utilização dos transportes públicos (Mob.Feira)	Horizonte Europa, EIT Mobilidade Urbana, URBACT	Apoia a mobilidade inteligente, a inovação e os processos de cocriação dos cidadãos para mudanças comportamentais	I&D + desenvolvimento técnico	2025-2026
A9. Melhorar o conforto, a acessibilidade e as condições de informação nas paragens	FEDER	Melhorias na infraestrutura e acessibilidade sob objetivos de mobilidade sustentável e inclusão	Capital	2025-2028
A10. Implementar sistemas de informação em tempo real nas principais paragens de autocarro	Horizonte Europa, CEF Digital, FEDER	Elegível ao abrigo das prioridades de digitalização dos transportes e das cidades inteligentes	Capital + integração de sistemas digitais	2025-2028
A11. Definir soluções para implementar um sistema de transporte a pedido	Horizonte Europa, Interreg, EIT Mobilidade Urbana	Apoia projetos-piloto flexíveis de mobilidade e conectividade rural sob os temas inovação e inclusão	Financiamento para I&D + projetos-piloto	2025-2028

**Área 4
Otimização do
Sistema
Rodoviário**

A12. Promover gradualmente veículos mais sustentáveis na frota automóvel do município	CEF Transportes, ELENA, Plano Nacional de Recuperação e Resiliência (PRR)	Apoia a eletrificação de frotas, a aquisição de veículos de baixas emissões e infraestruturas associadas	Capital de investimento	2025-2030
---	---	--	-------------------------	-----------

Área 5 Introdução de uma Nova Cultura de Mobilidade	A13. Desenvolver ações de sensibilização sobre mobilidade sustentável	CEF Transportes, ELENA, Plano Nacional de Recuperação e Resiliência (PRR)	Apoia a eletrificação da frota, a aquisição de veículos com baixas emissões e as infraestruturas associadas	Capital de investimento	2025-2030
	A14. Desenvolver ações de formação sobre mobilidade sustentável	URBACT, ESF+, Erasmus+	Atividades de capacitação e educação no âmbito dos objetivos de coesão social e territorial	Operacional +Ações de formação	2025-2034

4.4 Cronograma geral

Cronograma de implementação

O Plano de Ação Integrado (IAP) para Santa Maria da Feira adota uma abordagem de implementação faseada e estruturada, que se estende de 2025 a 2030. Este cronograma prolongado reflete a diversidade e complexidade das ações propostas, que vão desde intervenções de curto prazo e resultados rápidos até transformações infraestruturais de grande escala e longo prazo. A sequência das ações garante a coerência entre o planeamento estratégico, a mobilização de recursos, a capacidade técnica e o envolvimento das partes interessadas, permitindo um caminho equilibrado e viável para um sistema de mobilidade mais sustentável, inclusivo e integrado.

O cronograma está estruturado da seguinte forma, nas cinco áreas de intervenção:



Área de Intervenção 1: Santa Maria da Feira Caminhável

Esta área inclui intervenções urbanas de início rápido e de longo prazo destinadas a melhorar a pedonalidade e a qualidade do espaço público.

Ações de longo prazo (2026-2030): A1, A2, A3, A4 (acessibilidade universal, corredores ecológicos e mobiliário urbano).



Área de intervenção 2: Santa Maria da Feira Ciclável

Estão previstas ações para promover a cultura e as infraestruturas cicláveis entre 2026 e 2030.

Implementação precoce de infraestruturas de apoio digitais e físicas: A7 (2026-2030);

Médio e longo prazo: A5, A6 (2026-2030).



Área de intervenção 3: Promoção do Transporte Público e Integração dos Modos

Esta área centra-se na digitalização, nas infraestruturas de transportes públicos e na intermodalidade.

Ações imediatas: A8 (plataforma Mob.Feira, 2.º trimestre de 2026-2030), A9 (2026);

A médio prazo: A10, A11 (2026-2028).



Área de intervenção 4: Otimização do Sistema Rodoviário

Tem como objetivo reformular a hierarquia rodoviária e as condições de segurança ao longo de várias décadas.

■ Curto e médio prazo: A12 (2026-2030).



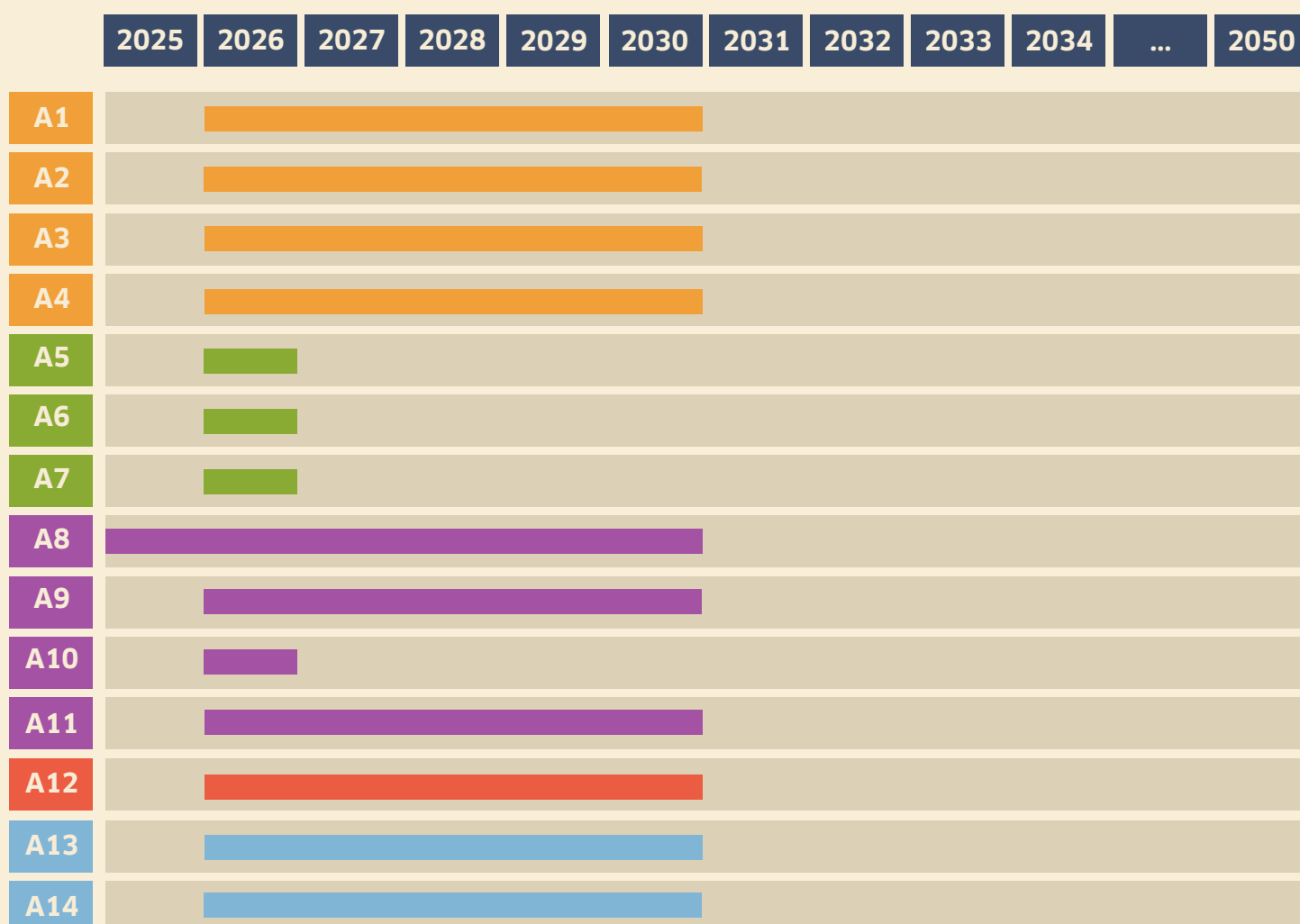
Área de intervenção 5: Introdução de uma Nova Cultura de Mobilidade

Ações de capacitação e sensibilização ao longo de todo o período.

■ Implementação contínua: A13 e A14 (2026-2030), apoiando a mudança de comportamento e a educação.

Cronograma

Cada ação dentro do IAP inclui um prazo estimado e uma sequência, garantindo o alinhamento com a disponibilidade de recursos, restrições sazonais (por exemplo, calendários escolares para campanhas de sensibilização) e ciclos de coordenação das partes interessadas.



4.5 Monitorização e Riscos

Risco	Categoria	Probabilidade	Impacto	Nível de risco	Estratégia de mitigação	Entidade Responsável
Promover a caminhada como a base da mobilidade urbana	Financeiro	Alto	Alto		Coordenação estreita com organismos financiadores; pré-identificação de fontes de financiamento complementares	Município Finanças e Unidades de Mobilidade
Envolvimento limitado das partes interessadas ao longo do tempo	Institucional	Médio	Alto		Manter reuniões regulares da ULG; expandir ferramentas de divulgação; incentivar a participação por meio de eventos de co-design	Coordenador do grupo ULG + Equipa de Comunicação
Resistência à mudança modal entre os cidadãos	Social / Cultural	Alto	Médio		Campanhas de sensibilização e educação; projetos-piloto	Unidade de Comunicação + Escolas Locais e ONGs
Barreiras técnicas nas ferramentas digitais (por exemplo, implementação do Mob.Feira WebApp)	Técnico	Médio	Alto		Desenvolvimento e testes em fases; envolver os utilizadores finais no design; suporte técnico externo	Departamento de TIC + Gabinete de Mobilidade Urbana
Atrasos nas obras de infraestrutura (por exemplo, pedonalização, ciclovias)	Operacional	Médio	Alto		Planeamento antecipado das aquisições; supervisão rigorosa dos contratantes; margem de tempo no cronograma	Departamento de Obras Públicas
Baixa disponibilidade de dados para monitorização	Monitorização	Médio	Médio		Definição das fontes de dados antecipadamente; automatize a recolha sempre que possível; colabore com universidades / empresas de tecnologia	Monitorização Lider + ULG + Universidades
Mudanças políticas que alteram prioridades	Político	Baixo	Alto		Incorporar o IAP em documentos estratégicos; garantir o apoio de todos os partidos e da comunidade	Câmara Municipal Conselho Executivo
Falta de capacidade técnica para a implementação	Institucional	Médio	Médio		Oferecer formação ao pessoal; envolver especialistas externos; cooperação intermunicipal	Departamento de RH + Consultores Externos
Subutilização de novas infraestruturas (por exemplo, ciclovias, centros de mobilidade)	Social / Uso	Médio	Médio		Combinação de infraestrutura com campanhas de mudança de comportamento; envolva os utilizadores em ciclos de feedback	Gabinete de Mobilidade + Sociedade Civil
Crises externas (por exemplo, crise de combustível, pandemias, mudanças regulatórias)	Externo	Baixo	Alto		Planeamento flexível; manter orçamento de contingência; atualizar regularmente o planeamento de cenários	Conselho Executivo + ULG

Gestão de riscos

- **Identificação inicial de riscos:** realizada durante a fase de planeamento em colaboração com o Grupo Local URBACT (ULG);
- **Monitorização contínua:** os riscos são revistos a cada 6 meses pela equipa de coordenação do projeto;
- **Atualização do registo de riscos:** à medida que a implementação avança, os riscos podem evoluir ou novos riscos podem surgir, os quais serão documentados e avaliados;
- **Integração com a governação:** Um ponto dedicado ao risco é incluído na agenda de cada reunião de coordenação do IAP.

Monitorização e Reporte

A monitorização e os relatórios eficazes são componentes essenciais da implementação do IAP para Santa Maria da Feira. Eles garantem que as ações estejam no caminho certo, permitem ajustes quando necessário, promovem a transparência e permitem a avaliação dos impactos do plano em relação aos seus objetivos estratégicos e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

A estrutura de monitorização tem os seguintes objetivos principais:

- Acompanhar o progresso na implementação de cada ação e atividades associadas;
- Avaliar a eficácia e eficiência das intervenções ao longo do tempo;
- Apoiar a tomada de decisões baseadas em evidências, fornecendo dados oportunos e confiáveis;
- Garantir transparência e responsabilidade perante as partes interessadas e o público;
- Identificar desafios, riscos e oportunidades, permitindo uma gestão adaptativa.

Abordagem de monitorização

Será adotada uma abordagem baseada em resultados, combinando indicadores quantitativos (por exemplo, quilómetros de áreas pedonais, número de paragens de autocarro com informação em tempo real, emissões de CO₂ provenientes da mobilidade) e indicadores qualitativos (por exemplo, satisfação dos utilizadores, mudança de comportamento, qualidade do envolvimento das partes interessadas).

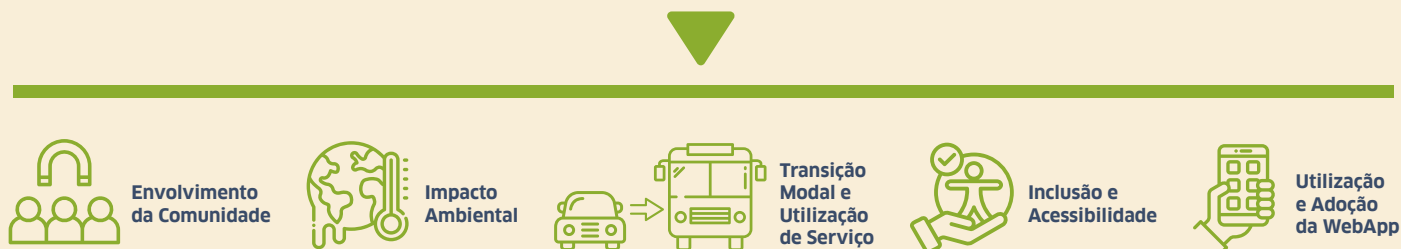
O acompanhamento será estruturado em torno de:

- **Indicadores de resultados:** medir os resultados tangíveis das ações (por exemplo, infraestruturas construídas, eventos realizados);
- **Indicadores de efeitos:** avaliar os resultados e os efeitos iniciais das ações (por exemplo, evolução da repartição modal, melhorias na acessibilidade);
- **Indicadores de impacto:** avaliar as mudanças a longo prazo alinhadas com os objetivos estratégicos (por exemplo, melhoria da qualidade do ar, redução da dependência do automóvel).

Modelo de monitorização

Para garantir a eficácia e a melhoria contínua do IAP, será estabelecida uma estrutura de monitorização abrangente e adaptável. Essa estrutura servirá para acompanhar o progresso, avaliar o impacto e apoiar a tomada de decisões baseadas em evidências ao longo da implementação do plano. Ela estará diretamente alinhada com os objetivos estratégicos do IAP, incorporando indicadores quantitativos e qualitativos.

Modelo de Monitorização de Santa Maria da Feira



A estrutura centrar-se-á na recolha, análise e interpretação sistemáticas de dados relacionados com os Indicadores-chave de Desempenho (KPI), que refletem as áreas prioritárias de intervenção. O conjunto inicial de KPI inclui, entre outros:

Envolvimento da Comunidade: Medido através das taxas de participação e assiduidade em workshops de cocriação, feedback das partes interessadas durante as reuniões do ULG (Grupo Local Urbano) e iniciativas específicas, como os dias de mentoria SSA (Ações Inteligentes e Sustentáveis). Serão utilizados inquéritos e formulários de feedback digitais para avaliar os níveis de satisfação e o impacto percebido.

Impacto Ambiental: Monitorizado através das alterações na utilização dos transportes públicos, frequência das viagens em veículos particulares e estimativas da redução das emissões de gases com efeito de estufa. As colaborações com operadores de transportes e a agência ambiental local permitirão a recolha consistente de dados e a realização de análises comparativas.

Transição Modal e Utilização dos Serviços: Monitorização do aumento da adoção de modos sustentáveis (locomoção a pé, bicicleta, transportes flexíveis e transportes públicos), bem como das estatísticas de utilização da plataforma digital Mob.Feira. Isto inclui a análise dos padrões de acesso, interações em tempo real com os serviços e feedback dos utilizadores.

Inclusão e Acessibilidade: acompanhamento através da análise demográfica dos utilizadores que utilizam os serviços e dos níveis de participação em diferentes segmentos socioeconómicos e geográficos do município, incluindo freguesias rurais.

Utilização e Adoção da WebApp: acompanhamento das análises da plataforma Mob.Feira, incluindo o número de utilizadores ativos, pesquisas de percursos, envio de feedback e alcance geográfico, com especial enfoque nos testes-piloto em Milheirós de Poiares. Estes dados ajudarão a medir a mudança de comportamento e a identificar barreiras à adoção.

Responsabilidades e governança

O acompanhamento será coordenado pelos Departamentos Municipais de Mobilidade e Planeamento Urbano, em estreita colaboração com as partes interessadas relevantes e as equipas técnicas envolvidas no Grupo Local URBACT (ULG). Estes intervenientes irão:

- Recolher e consolidar dados;
- Analisar o progresso em reuniões regulares (semestrais ou trimestrais durante fases críticas);
- Manter um Painel de Monitorização partilhado (digital ou integrado na Mob.Feira WebApp);
- Produzir relatórios internos e resumos públicos.

Um coordenador de monitorização dedicado será nomeado dentro do município para garantir a consistência, atualizar indicadores e facilitar a apresentação de relatórios aos financiadores e cidadãos.

Gestão adaptativa

O processo de monitorização foi concebido para ser iterativo e flexível, permitindo a revisão de ações, indicadores ou prioridades, conforme necessário. Eventos inesperados (por exemplo, alterações regulamentares, mudanças no financiamento, novas oportunidades) serão integrados através de revisões periódicas envolvendo o ULG e equipas técnicas.

Ligação com a URBACT e avaliação externa

As práticas de monitorização estarão em conformidade com os padrões de qualidade da URBACT e contribuirão para um processo de aprendizagem mais amplo em toda a rede URBACT. Quando apropriado, poderá ser introduzida uma avaliação externa ou uma comparação com cidades semelhantes para reforçar a aprendizagem e a validação do impacto.

Em resumo, uma estrutura de monitorização dedicada acompanhará os indicadores-chave de desempenho (KPI), tais como:

- Mudança modal (% de deslocações a pé, de bicicleta, em transportes públicos);
- Satisfação dos utilizadores dos transportes públicos;
- Redução das emissões urbanas;
- Melhorias na acessibilidade.

O ULG coordenará a recolha de dados, utilizando plataformas digitais e relatórios públicos periódicos. As avaliações intercalares ocorrerão a cada dois anos, com revisões estratégicas em 2028 e 2030.

Desta forma, o quadro de monitorização não só garantirá transparência e responsabilização, como também funcionará como uma ferramenta dinâmica para informar futuros ajustes políticos e assegurar um impacto a longo prazo em todas as dimensões da mobilidade urbana em Santa Maria da Feira.

Processo de avaliação

O processo de avaliação incluirá avaliações regulares do progresso do IAP em relação aos seus objetivos declarados. Este processo inclui os seguintes componentes principais:

- Revisões intercalares:** realizadas em intervalos pré-determinados para avaliar se os marcos estão a ser alcançados e para identificar quaisquer obstáculos ou atrasos;
- Consultas às partes interessadas:** envolvimento do Grupo Local Urbano (ULG) e da comunidade em geral para validar o progresso e recolher insights para aperfeiçoamento;
- Análise de impacto:** avaliação da eficácia do IAP em abordar a falta de confiança nas soluções de transporte público e os seus impactos sociais, económicos e ambientais mais amplos.

Adaptação contínua

Este IAP será tratado como um documento vivo, com atualizações regulares para refletir oportunidades, desafios e feedback emergentes. Uma abordagem flexível à adaptação incluirá a adaptação de estratégias com base nas contribuições contínuas da comunidade para garantir que as soluções permaneçam relevantes.

Será estabelecido um ciclo de feedback estruturado para facilitar a integração das informações obtidas a partir do monitoramento e da avaliação em mudanças viáveis, envolvendo a comunicação dos resultados às partes interessadas e à comunidade por meio de canais de comunicação transparentes, a realização de reuniões trimestrais de revisão com o ULG para discutir o progresso e propor ajustes, e a atualização do IAP para refletir as modificações acordadas, garantindo que o plano evolua em conjunto com as necessidades locais.

Ao incorporar processos eficazes de monitorização, avaliação e adaptação contínua, o IAP garante a sua relevância e eficácia como ferramenta para o desenvolvimento urbano. Estes mecanismos não só medem o sucesso, como também proporcionam a flexibilidade necessária para enfrentar novos desafios e capitalizar as oportunidades emergentes para um sistema de mobilidade urbano-rural resiliente e inclusivo.



5

Conclusões

5.1 Conclusão do Plano de Ação Integrado

O Plano de Ação Integrado (IAP) para Santa Maria da Feira apresenta uma resposta abrangente e voltada para o futuro aos desafios complexos e em constante evolução da mobilidade do município. Estruturado em torno de cinco áreas de intervenção e detalhando 14 ações interligadas, o plano reflete uma estratégia holística para promover a mobilidade sustentável, inclusiva e eficiente em contextos urbanos e rurais.

No seu cerne, o IAP visa reequilibrar os hábitos de mobilidade, reduzir a dependência do automóvel e promover uma maior utilização de modos ativos, transportes públicos e serviços de mobilidade partilhada. O plano coloca uma forte ênfase em melhorias concretas e visíveis: desde infraestruturas para peões e ciclistas até à gestão inteligente do estacionamento, promoção dos transportes públicos, segurança rodoviária perto das escolas e ferramentas digitais como a plataforma Mob.Feira, que centraliza informações e serviços de mobilidade. Cada ação é adaptada às realidades locais e alinhada com objetivos mais amplos de descarbonização, resiliência e inclusão social. É importante ressaltar que a força do plano reside não apenas nas suas soluções técnicas, mas também no seu modelo de governança.

Desenvolvido através de um processo participativo e inclusivo que envolveu o Grupo Local URBACT (ULG), o IAP incorpora diversas vozes, desde departamentos municipais a prestadores de serviços de mobilidade, partes interessadas na educação, empresas e residentes. Isto garante uma forte apropriação local e aumenta a probabilidade de sucesso a longo prazo.

O plano também reconhece uma barreira histórica fundamental: a discrepância entre os desenvolvimentos em matéria de mobilidade e a sensibilização do público. A infraestrutura por si só não é suficiente. Os cidadãos devem compreender, confiar e adotar as soluções propostas. Por conseguinte, o IAP integra uma abordagem transversal centrada na comunicação, na visibilidade e na educação.

Ferramentas como campanhas de mobilidade, plataformas digitais centradas no utilizador e sistemas de informação em tempo real visam melhorar a perceção do público e incentivar mudanças comportamentais. Além disso, o plano inclui mecanismos de monitorização contínua, gestão de riscos e implementação adaptativa, garantindo a capacidade de resposta às necessidades e restrições em constante mudança. Ele está alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e apoia as agendas nacionais e europeias sobre mobilidade sustentável, transição energética e coesão territorial.

Em suma, o IAP é mais do que um plano. É um guia partilhado para transformar a cultura da mobilidade em Santa Maria da Feira. Ao unir a inovação técnica com o envolvimento social e ao associar as infraestruturas à comunicação, o plano oferece uma base sólida para uma transformação significativa, mensurável e equitativa do ecossistema de mobilidade local.

Planos de Comunicação e Disseminação

Mais do que infraestruturas, uma transformação bem-sucedida da mobilidade requer consciência, compreensão e confiança. Reconhecendo isso, o Plano de Ação Integrado (IAP) para Santa Maria da Feira coloca a comunicação no centro da sua estratégia de implementação. Os cidadãos não devem apenas ser informados sobre novos serviços, mudanças e melhorias, mas também sentir-se capacitados para utilizá-los. A comunicação e a disseminação não são, portanto, tarefas periféricas; são elementos estruturais do sucesso do IAP.

Objetivo estratégico

O objetivo do Plano de Comunicação e Disseminação é:

- Colmatar a lacuna entre o planeamento e a perceção, garantindo que as ações de mobilidade sejam conhecidas, compreendidas e adotadas pela população;
- Promover mudanças comportamentais, demonstrando os benefícios das opções de mobilidade sustentável (por exemplo, caminhar, andar de bicicleta, transportes públicos, mobilidade partilhada);
- Fomentar a confiança do público na capacidade do município de prestar serviços de mobilidade fiáveis, inclusivos e inovadores;
- Envolver públicos-alvo importantes, incluindo residentes, escolas, empresas e grupos vulneráveis, na co-concepção e adoção de soluções de mobilidade.

Público-alvo

Residentes de freguesias urbanas e rurais

Idosos e pessoas com mobilidade reduzida

Utilizadores pendulares de transportes públicos

Empresas locais e operadores logísticos

Jovens e escolas

Stakeholders e funcionários municipais

Ferramentas e canais de comunicação

O município implementará uma estratégia de comunicação multicanal, garantindo que as informações sejam acessíveis, envolventes e adaptadas aos diferentes públicos-alvo. As principais ferramentas e iniciativas incluem:

Plataforma digital «Mob.Feira»

Uma plataforma centralizada e orientada para o utilizador com informações sobre mobilidade, que oferece dados em tempo real sobre transportes, percursos pedonais, infraestruturas para bicicletas, estacionamento e serviços flexíveis. A plataforma também permite a recolha de dados comportamentais para aperfeiçoar o planeamento da mobilidade;

Códigos QR em paragens de autocarro e postaletes

Fornecem acesso imediato a horários relevantes, atualizações de serviços e níveis de ocupação em tempo real através de smartphones;

Campanhas de sensibilização

Campanhas direcionadas para destacar ações específicas (por exemplo, zonas de tráfego calmo, novas ciclovias, melhorias na segurança escolar), utilizando redes sociais, rádios locais, jornais e outdoors comunitários;

Workshops e sessões de informação pública

Reuniões comunitárias e eventos nas freguesias para explicar as mudanças na mobilidade, demonstrar como utilizar os novos serviços e recolher feedback dos residentes;

Envolvimento das escolas e dos jovens

Integração de conteúdos sobre mobilidade sustentável nos currículos escolares, incluindo sessões interativas e ferramentas de aprendizagem gamificadas (por exemplo, desafios de mobilidade, dias de deslocações ecológicas);

Identidade visual e sinalização

Sinalização clara e consistente em todos os espaços públicos para sinalizar novas soluções de mobilidade e promover mudanças comportamentais (por exemplo, zonas partilhadas, percursos pedonais, estacionamento seguro para bicicletas);

Embaixadores do Grupo Local URBACT (ULG)

Representantes das partes interessadas e cidadãos envolvidos no processo do IAP ajudarão a divulgar mensagens-chave nas suas redes, reforçando a apropriação local.

Monitorização do impacto da comunicação

O plano de comunicação será apoiado por mecanismos de monitorização para avaliar o alcance e a eficácia. As métricas incluem:

- Envolvimento digital (visitas, cliques, leituras de códigos QR);
- Participação em eventos e workshops;
- Inquéritos de satisfação pública;
- Alterações nos hábitos de mobilidade, recolhidas através da plataforma Mob.Feira.

Próximos passos imediatos

Para garantir uma transição suave do planeamento para a implementação, estão previstas as seguintes ações imediatas:

1 Criação de uma Unidade de Monitorização e Comunicação

Será criada uma pequena força-tarefa, composta por funcionários municipais e representantes do ULG, para coordenar o acompanhamento do progresso da implementação e os esforços de comunicação. Esta unidade supervisionará a operacionalização da estratégia de comunicação e garantirá o alinhamento com os marcos do projeto;

2 Pilotagem e implantação da plataforma Mob.Feira Digital

Com a Fase 1 já lançada no segundo trimestre de 2025, o próximo passo concentra-se na expansão dos recursos da plataforma para cobrir todos os modos de mobilidade em Santa Maria da Feira, criando um hub centralizado para informações relacionadas com a mobilidade. Isto inclui a integração de dados em tempo real sobre transportes públicos (horários, ocupação dos veículos, interrupções do serviço), mapas interativos de mobilidade (caminhos pedonais, infraestruturas para ciclistas, ligações intermodais), serviços de micromobilidade (bicicletas partilhadas e trotinetes elétricas), opções de transporte flexíveis a pedido e atualizações em tempo real sobre a disponibilidade de estacionamento e estações de carregamento de veículos elétricos;

3 Obtenção de financiamento e parcerias

Com base na estratégia de custos e financiamento da ação, o município dará início a pedidos de financiamento a programas nacionais, regionais e europeus relevantes (por exemplo, PRR, Portugal 2030, FEDER), explorando simultaneamente parcerias público-privadas;

4 Continuidade do envolvimento do ULG

O Grupo Local URBACT será mantido como um órgão fundamental de governação e monitorização ao longo da fase de implementação, apoiando a co-concepção, validando prioridades e garantindo a adesão das partes interessadas em cada fase;

5 Campanha inicial de visibilidade

Será lançada uma campanha de visibilidade para anunciar o IAP, delinear os seus objetivos principais e apresentar ao público os primeiros marcos de implementação, garantindo transparência e gestão de expectativas desde o início.

URBACT



santa maria da feira
câmara municipal



Co-funded by
the European Union