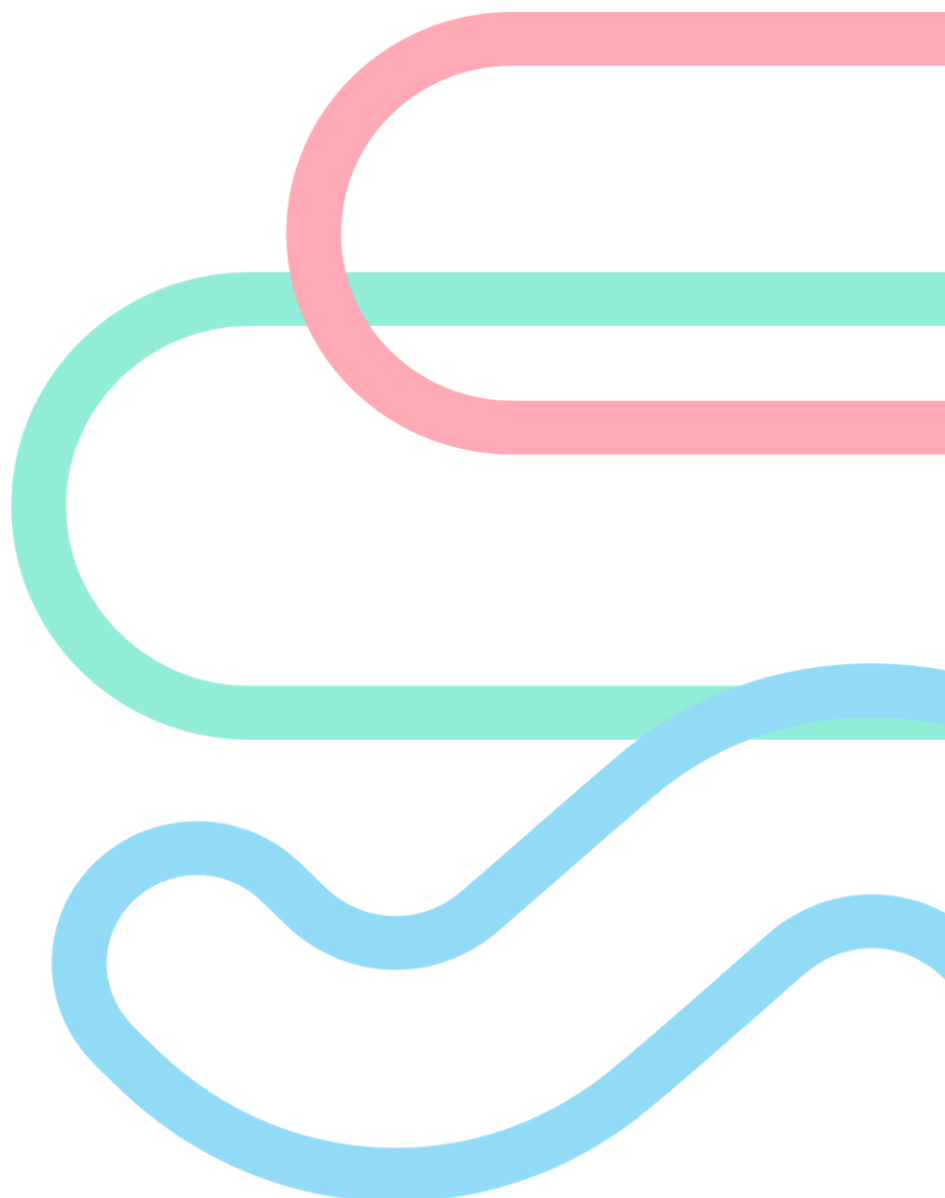


GLOSSÁRIO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Instituto da Mobilidade e dos Transportes
Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospetiva
maio de 2026





GLOSSÁRIO

O glossário de terminologias e conceitos associados às questões da mobilidade, acessibilidades e transportes foi atualizado pelo IMT, tendo por base o trabalho já desenvolvido em 2011 sob direção do IMTT, e com base nos documentos que integravam o “Pacote da Mobilidade”, elaborados por consultores.

Nesta nova versão estão incluídos conceitos e terminologias mais recentes que foram surgindo no contexto do planeamento dos transportes e da mobilidade, bem como novos elementos integrados no atual Pacote da Mobilidade 2.0 do IMT, nomeadamente as *Orientações para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável*, o *Caderno Técnico para a Logística Urbana*.

Este documento pretende uniformizar alguns dos conceitos mais utilizados no planeamento e operacionalização da mobilidade e dos transportes, no sentido de facilitar o entendimento entre técnicos, políticos e cidadão em geral.

¹ <https://www.imt-ip.pt/documentos-nacionais/>



| Palavra | Conceito |
|---------------------------|--|
| A | |
| Acalmia de tráfego | <p>Refere-se a um conjunto de medidas introduzidas no espaço de circulação rodoviária que visam reduzir a velocidade de circulação e o volume de tráfego rodoviário, melhorando a segurança nas vias urbanas, especialmente em zonas residenciais ou com alta concentração de peões. Pretende-se, assim, a recuperação da rua enquanto lugar de encontro, promovendo o equilíbrio entre a função social e de circulação das vias e priorizando a mobilidade em modos ativos.</p> <p>As medidas de acalmia de tráfego estão, assim, frequentemente associadas a intervenções no espaço público, com o objetivo de diminuir o risco de acidentes e promover a convivência segura entre veículos e utilizadores vulneráveis. Alguns exemplos de medidas de acalmia de tráfego são a instalação de lombas, a criação de zonas de trânsito lento e o alargamento de passeios. Mais informações sobre medidas de acalmia de tráfego podem ser consultadas no fascículo IV (Medidas de acalmia e outros dispositivos de tráfego) do “Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos”, do IMT.²</p> |
| Acessibilidade | <p>Do latim “<i>accessibilitas</i>”, que significa o “livre acesso ou possibilidade de aproximação”, a acessibilidade pode ser descrita como a característica de um ambiente, equipamento, produto, objeto ou serviço em assegurar a todos os seus potenciais utilizadores - independentemente da sua idade, condição física, sensorial, cognitiva ou situação funcional, permanente ou temporária - uma igual oportunidade de uso, de forma amigável e com dignidade e segurança.</p> <p>A garantia de acessibilidade constitui uma condição e um direito fundamental para a qualidade de vida das pessoas, sendo imprescindível para o pleno exercício dos direitos e dos deveres que são conferidos a qualquer membro de uma</p> |

² https://www.imt-ip.pt/wp-content/uploads/2025/01/imt_fasciculo_IV_2024_digital.pdf



| | |
|---|--|
| | <p>sociedade democrática no exercício da sua cidadania. Trata-se, assim, de um direito universal que contribui decisivamente para um maior reforço do tecido social, para uma maior participação cívica de todos aqueles que o integram e, conseqüentemente, para um crescente aprofundamento da inclusão social e solidariedade no estado social de direito.</p> <p>A Lei de Acessibilidade em Portugal (Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto)³ estabelece as normas técnicas de acessibilidade a aplicar na construção de edifícios públicos, habitação e espaços urbanos. O principal objetivo é garantir que todos os cidadãos, incluindo pessoas com mobilidade reduzida, possam aceder a serviços e locais públicos de forma autónoma e segura.⁴</p> |
| <p>Acessibilidade ao meio de transporte</p> | <p>Nível/facilidade de acesso aos transportes de acordo com as condições físicas do indivíduo, características espaciais do meio envolvente (ex. distância ao transporte, conforto), e do sistema de transportes (nível e características do serviço, infraestruturas, informação).</p> |
| <p>Acessibilidade Potencial</p> | <p>Acessibilidade proporcionada pelas infraestruturas de transporte e pelos meios de transporte e serviços que nelas possam operar. A acessibilidade potencial de uma rede, existente ou planeada, pode ser caracterizada pelas áreas servidas por essa rede, distância entre nós, ou tempo, em função das velocidades médias de serviço que lhe sejam atribuídas.</p> |
| <p>Acessibilidade para pessoas com deficiência</p> | <p>Conceito que tem como objetivo garantir e assegurar os direitos de acessibilidade das pessoas com necessidades específicas.</p> <p>A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotada pelas Nações Unidas e ratificada por Portugal (Resolução da AR n.º 56/2009, de 30 de julho)⁵, reforça a obrigação dos Estados em garantir proteção, promoção e monitorização dos direitos humanos das pessoas com</p> |

³ [Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto](#)

⁴ Fonte: INR, 2024

⁵ [Resolução da AR n.º 56/2009, de 30 de julho](#)



| | |
|---|---|
| | <p>deficiência, assegurando igualdade, dignidade e inclusão plena na sociedade.</p> <p><i>“A acessibilidade aos ambientes construídos e virtuais, às tecnologias da informação e comunicação (TIC), aos bens e serviços, incluindo os transportes e as infraestruturas, é um elemento facilitador dos direitos e um pré-requisito para a plena participação das pessoas com deficiência em condições de igualdade com as demais.”⁶</i></p> |
| Aglomerado Urbano | A definição exata pode variar dependendo do contexto jurídico ou do instrumento legal utilizado. Em termos gerais, o “aglomerado urbano” é um conceito utilizado principalmente no âmbito do ordenamento do território e urbanismo, refletindo a existência de um núcleo urbano onde as infraestruturas e os serviços básicos estão mais desenvolvidos. |
| Amplitude de serviço de Transportes Públicos | Cobertura espacial e temporal do serviço público de transporte a disponibilizar aos utentes, incluindo cobertura de rede, horários de operação, categorias de serviços e modos de transporte. |
| Área Coerente de Mobilidade | Área geográfica, com centralidades e polarizações próprias, onde se desenvolvem - por motivos económicos, sociais, culturais, laborais e outros - fortes relações de interdependência e se originam deslocações que, utilizando os serviços e ou infraestruturas de transportes e mobilidade, ultrapassam limites administrativos. ⁷ |
| Área de Proximidade | Conceito central na logística urbana, onde a eficiência e a sustentabilidade são fundamentais para otimizar a distribuição de mercadorias e facilitar a mobilidade das pessoas. Pode ser definido como: <i>“Instalações de suporte à transição de modos de transporte na proximidade urbana dos locais de destino/origem das mercadorias”</i> . ⁸ |
| Área Urbana Funcional ou | <i>“A área urbana funcional é composta por uma cidade densamente povoada e por uma zona envolvente de</i> |

⁶ Fonte: União da Igualdade: Estratégia sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência 2021-2030, Comissão Europeia

⁷ Fonte: IMT, Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras – Guião GTA - https://www.amt-autoridade.pt/media/5327/guiaorjsptp_01-04-2016.pdf

⁸ Fonte: [Caderno Técnico para a Logística Urbana](#) (IMT, 2025)



| | |
|--|---|
| <p>Funcional Urban Area (AUF/FUA)</p> | <p><i>origem/destino das deslocações pendulares, com menor densidade populacional, e cujo mercado de trabalho apresenta um elevado nível de integração com a cidade". A área urbana funcional (AUF/FUA) corresponde à cidade e à sua zona de deslocações pendulares (15% da população ativa). A expressão tem vindo a ser progressivamente mais utilizada pela Comissão Europeia no contexto do Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), ganhando sobretudo maior relevância com a publicação da <i>European SUMP Guidelines 2.0</i> e da Recomendação (UE) 2023/550, de 8 de março de 2023, sobre os programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável.⁹</i></p> |
| <p>Autoridade de Transportes</p> | <p>Entidade pública (nacional, regional ou municipal) com competências de planeamento, regulação, coordenação e fiscalização do serviço público de transporte, bem como de celebração dos contratos-programa e concessões.</p> <p><i>"Qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investido dessas atribuições e competências, sendo que, no contexto do presente RJSPTP, esta expressão pode também referir-se a um agrupamento de autoridades."¹⁰</i></p> |
| <p>Avaliação</p> | <p><i>"Processo para determinar o mérito de intervenções de política pública planeadas, em curso ou concluídas, através de um processo sistemático, claro e rigoroso de recolha de dados, análise e formulação de juízos. Analisa o desenho, a implementação e os resultados da intervenção, ponderando, entre outros, os seguintes critérios: a relevância, coerência, eficácia, eficiência, impacto e sustentabilidade. Consoante os objetivos analíticos, o processo de avaliação pode variar em termos de enfoque e</i></p> |

⁹ Fonte: Eurostat - [Glossary: Functional urban area - Statistics Explained - Eurostat](#)

¹⁰ Fonte: Artigo 3.º, alínea b) do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - [Lei n.º 52/2015, de 9 de junho](#)



| | |
|----------------------|--|
| | <i>complexidade, abrangendo uma ou múltiplas dimensões, adaptando-se de forma dinâmica às necessidades contextuais e específicas do momento em que ocorre</i> ¹¹ |
| Aviação Civil | Conjunto de atividades de transporte aéreo de passageiros e mercadorias que não envolvem atividades militares ou governamentais. Inclui regulamentos de segurança, gestão de tráfego aéreo e direitos dos passageiros. ¹² |

B

| | |
|--|---|
| Barreira arquitetónica /urbanística | Elemento físico, construtivo ou urbanístico que limita, dificulta ou impede a circulação, o acesso ou a utilização segura e autónoma de espaços, equipamentos ou serviços por todas as pessoas, incluindo aquelas com mobilidade condicionada ou portadoras de deficiência. As barreiras arquitetónicas podem ocorrer em edifícios, infraestruturas, espaço público ou sistemas de transporte, e resultam, geralmente, de soluções que não cumprem os princípios do desenho e da acessibilidade universal. ¹³ |
| Bicicletas partilhadas | <p>Serviço público de transporte, disponibilizado através de uma frota de bicicletas, por um tempo determinado aos utilizadores (através de aluguer ou empréstimo), podendo incluir bicicletas com assistência elétrica.</p> <p>O conceito surgiu em 1965, na cidade de Amsterdão, através das chamadas “<i>White Bikes</i>”, que consistia em 50 bicicletas pintadas de branco distribuídas pela cidade, para que a população as usasse livremente¹⁴</p> <p>O <i>Bike-Sharing</i> é uma das tipologias de soluções de “Transportes Partilhados” (ver Transportes Partilhados).¹⁵</p> |

¹¹ Fonte: Glossário do Ciclo de Políticas Públicas, março de 2025, Equipa Multissetorial de Planeamento da REPLAN – Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública

¹² Fonte: Regulamento (CE) n.º 300/2008 relativo à segurança da aviação civil; Convenção sobre Aviação Civil Internacional (ICAO); Regulamento (UE) 1008/2008 sobre a criação de um espaço aéreo único europeu

¹³ Fonte: Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto - <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/163-2006-538624>

¹⁴ DeMaio, P. 2009. *Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future*. Journal of Public Transportation, 12(4), 41–56 (<https://doi.org/10.5038/2375-0901.12.4.3>)

¹⁵ Fonte: [Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030](#)



| | |
|------------------------------------|---|
| Bicicleta de carga | Velocípede projetado para o transporte de carga (pessoas ou mercadorias), com ou sem assistência elétrica. ¹⁶ |
| Bike Box | Zona delimitada na faixa de rodagem, imediatamente antes de uma intersecção semaforizada, dedicada a velocípedes, que proporciona aos ciclistas uma posição de maior visibilidade e segurança no arranque. ¹⁷ |
| Bilhética Integrada | A bilhética integrada pode ser definida como a solução que permite aos passageiros a utilização de um título de transporte para viajar em um ou mais modos de transporte, disponibilizados por um ou mais operadores. Este é um elemento importante do conceito mais amplo de transporte integrado, cujo objetivo é tornar as interligações entre modos e/ou operadores o mais impercetíveis possível. ¹⁸ |
| BRT (Bus Rapid Transit) | Sistema de transporte público rodoviário de passageiros de elevada capacidade, em vias exclusivas dedicadas, destinado a melhorar a capacidade e a fiabilidade do serviço em redes congestionadas. Oriundo da cidade brasileira de Curitiba nos anos 70, este tipo de sistema é geralmente implementado em áreas urbanas e/ou suburbanas, procurando replicar algumas características do modo ferroviário ligeiro, nomeadamente quanto aos pontos de acesso ao sistema (similares a estações), mas com menor custo e tempo de implementação |
| C | |
| Caminhabilidade | Apreciação subjetiva diretamente relacionada com a qualidade do espaço público, e que se refere à atratividade de uma área para as pessoas que se deslocam a pé, e que pode depender de fatores que afetam a perceção individual de segurança, conforto e fruição, como largura e qualidade dos passeios, existência de bancos e zonas de descanso, |

¹⁶ Fonte: Caderno Técnico para a Logística Urbana (IMT, 2025) e Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030

¹⁷ Fonte: [Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030](#)

¹⁸ Fonte: [Parlamento Europeu \(2012\)](#)



| | |
|---|---|
| | espaços verdes, boa iluminação, trajetos fáceis e agradáveis, proximidade de comércio e equipamentos. ¹⁹ |
| Capacidade | Máxima aptidão física de um determinado sistema, em determinadas condições operacionais. |
| Carpooling | O conceito de <i>carpooling</i> (em português, sistema de partilha de carro) não tem uma definição legal específica, mas o termo é comumente utilizado no contexto da mobilidade e do transporte sustentável. O <i>carpooling</i> refere-se à prática de partilha de viagem e despesas entre condutor e passageiros que seguem o mesmo ou uma parte de um percurso comum, com o objetivo de reduzir custos, aliviar o tráfego e diminuir o impacto ambiental. Geralmente é organizado de forma informal, podendo haver o recurso a plataformas eletrónicas ou redes sociais, onde os utilizadores procuram um sistema de boleia a custo partilhado. |
| Carros partilhados ou Carsharing | O <i>carsharing</i> é um sistema de partilha de transporte, que dispõe de uma frota de veículos distribuídos (ou não) por estações e que podem ser utilizados por um tempo determinado (através de aluguer ou empréstimo). É uma das tipologias de soluções de “Transportes Partilhados” e consiste na partilha de veículos rodoviários ligeiros. (ver Transportes Partilhados) |
| Centralidade Urbana | Em Portugal, não existe uma definição unificada para o conceito de "centralidade urbana" aplicável a todos os contextos. Contudo, o termo é amplamente utilizado em documentos técnicos e estratégicos relacionados com o ordenamento do território, sendo entendido como a capacidade de um centro urbano exercer funções de comando, serviços e infraestrutura para uma área mais vasta, ou seja, são áreas consideradas nós importantes na rede urbana, desempenhando um papel central na organização espacial e no desenvolvimento regional. |
| Centro de Consolidação Urbano | Infraestrutura logística, localizada próxima da sua área de influência, que consolida mercadorias recebidas de diversas proveniências para aumentar a eficiência da distribuição urbana. ²⁰ |

¹⁹ Fonte: Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030; *Science Direct article* ("[Uncovering walkability: a chronological literature review](#)", Ramos, Morato e Vale)

²⁰ Fonte: Caderno Técnico para a Logística Urbana



| | |
|----------------------------------|--|
| Ciclomotor | Veículo motorizado de duas ou três rodas com características específicas, reguladas pelo Código da Estrada e por legislação complementar: <i>“Um ciclomotor é um veículo com motor de combustão interna com cilindrada não superior a 50 cm³ ou um veículo elétrico com potência não superior a 4 kW, e não pode exceder a velocidade máxima de 45 km/h por construção. A idade mínima para condução são 14 anos, e é necessária carta de condução própria.”</i> |
| Cicloparque | Infraestrutura destinada ao estacionamento seguro de velocípedes, podendo assumir diferentes níveis de proteção (desde suportes simples até sistemas fechados ou vigiados). Deve garantir condições adequadas de apoio, fixação e segurança das bicicletas, contribuindo para a promoção da mobilidade ciclável no espaço público e nas interfaces de transporte. ²¹ |
| Cidade | Do latim <i>civitate</i> (“conjunto de cidadãos”), a cidade é um meio geográfico e social caracterizado por uma elevada concentração populacional que cria uma rede orgânica de troca de serviços (administrativos, comerciais, profissionais, educacionais e culturais). Tem um dimensionamento e uma dinâmica próprios. A cidade estrutura as aglomerações populacionais, conferindo-lhes um sentido, uma função e uma finalidade. De acordo com a Lei-quadro da atribuição das categorias de vila ou cidade às povoações (Lei n.º 24/2024, de 20 de fevereiro) podem ser elevadas à categoria de cidade as vilas com mais de 9000 eleitores, em aglomerado populacional contínuo, e que correspondam a núcleos de urbanização intensa. É necessária a existência de, pelo menos, dois terços das instituições ou equipamentos coletivos enumerados no n.º 2 do Artigo 3º da referida lei. ²² |
| Combustíveis alternativos | Os combustíveis ou fontes de energia que servem, pelo menos em parte, como substitutos das fontes de petróleo fóssil na energia utilizada nos transportes e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização e para |

²¹ Fonte: Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030

²² Fonte: [Lei n.º 24/2024, de 20 de fevereiro](#)



| | |
|---|--|
| | <p>melhorar o desempenho ambiental do setor dos transportes.²³</p> |
| Condições de Transbordo dos Transportes Públicos | <p>Conjunto de regras e mecanismos (tarifários, temporais e de infraestrutura) que permitem ao utilizador transferir-se de um modo ou serviço de transporte para outro sem prejuízo do direito ao serviço contínuo, garantindo coordenação de horários e preferencialmente tarifário integrado.</p> |
| Congestionamento | <p>O congestionamento pode ser definido como uma situação na qual os utilizadores do transporte não conseguem movimentar-se da forma habitual ou desejável.</p> <p>É um fenómeno geral quando a capacidade de uma infraestrutura é excedida. Esta capacidade é definida pelo número de participantes no tráfego que passam por unidade de tempo.²⁴</p> |
| Consulta Pública | <p>Consiste, em regra, numa fase de procedimentos legislativos ou administrativos que tem em vista assegurar e incentivar a participação democrática dos cidadãos (artigo 9.º, alínea c) da Constituição). A consulta pública permite aos cidadãos um acesso fácil e imediato a documentação e informação sobre um determinado assunto que o legislador ou a Administração pretendem tratar, seguindo-se uma fase de recolha da opinião dos membros do público sobre possíveis soluções a adotar e de prioridades a considerar.²⁵</p> |
| Corredor Atlântico | <p>Um dos nove eixos prioritários da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) que conecta portos e cidades da fachada atlântica da Península Ibérica à França e Alemanha, promovendo transporte ferroviário e rodoviário de alta capacidade.</p> <p>Corredor europeu de transporte que abrange parte das redes de transportes nacionais.²⁶</p> |

²³ Fonte: REGULAMENTO (UE) 2023/1804 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 13 de setembro de 2023 relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE

²⁴ Fonte: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/1999/12/traffic-congestion-in-europe_g1gh1f63/9789264180048-en.pdf p.13-14

²⁵ Fonte: Glossário do Ciclo de Políticas Públicas, março de 2025, Equipa Multissetorial de Planeamento da REPLAN – Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública

²⁶ Fonte: <https://www.atlantic-corridor.eu/>



| | |
|---------------------------------------|--|
| Corredor dedicado | <p>Espaço de circulação de alguma forma vocacionado para um determinado meio de transporte, podendo a sua materialização assumir formas mais ou menos rígidas e de maior ou menor grau de partilha com outro tipo de circulações (maior ou menor exclusividade). A marcação com pintura de chão, diferenças de materiais ou segregação integral (proteção completa), constituirão formas mais ou menos “construídas” de marcação de corredores dedicados e destinados autocarros de transportes públicos (faixas bus e metrobus), veículos de emergência, táxis, elétricos, metro ligeiro de superfície), ciclovias, ecopistas, etc.</p> |
| Corredor europeu de transporte | <p>Parte da rede principal ou da rede principal alargada da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) que assume maior importância estratégica para o desenvolvimento de fluxos sustentáveis e multimodais de transporte de mercadorias e de passageiros na Europa e para o desenvolvimento de infraestruturas interoperáveis de elevada qualidade e a melhoria do desempenho operacional.²⁷</p> |
| Corredor Verde | <p>Eixos de promoção da biodiversidade, da conectividade ecológica e do bem-estar humano. Para além da função ecológica, os corredores verdes têm uma importante função social e cultural em contexto urbano ou periurbano, promovendo a salvaguarda da biodiversidade e dos elementos naturais, bem como a mitigação dos impactos associados à impermeabilização do solo e à poluição atmosférica. Em termos sociais, os corredores verdes são espaços de excelência para a promoção de atividades recreativas e de lazer ao ar livre, promovendo, em simultâneo, a mobilidade ativa e modos de deslocação sustentáveis.</p> |
| Custo externo | <p>Custo para a sociedade dos impactos gerados pelo sistema de transportes e que são suportados por todos os cidadãos que não só o cliente/utilizador. Regra geral, são considerados</p> |

²⁷ Fonte: [Regulamento \(UE\) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho](#) de 13 de junho de 2024



os custos resultantes do congestionamento, sinistralidade, ruído e emissões poluentes.²⁸

D

| | |
|--|---|
| Dados abertos (Open data) | Dados em formato aberto que idealmente podem ser utilizados, reutilizados e partilhados de forma livre por qualquer pessoa e para qualquer finalidade. ²⁹ |
| Densidade habitacional | A densidade habitacional (Dhab) é o quociente entre o número de fogos (F) existentes ou previstos para uma dada porção do território, e a área de solo (As) a que respeita - $Dhab = F / As$ ³⁰ |
| Densidade Populacional | Intensidade do povoamento expressa pela relação entre o número de habitantes de uma área territorial determinada e a superfície desse território (habitualmente expressa em número de habitantes por quilómetro quadrado). $DPop = \text{População} / \text{Área territorial (hab/km}^2\text{)}$ ³¹ |
| Design Universal | O Design Universal (também conhecido como Desenho Universal) é uma abordagem de design que tem como objetivo criar produtos, ambientes, programas e serviços utilizáveis por todas as pessoas, na maior medida possível, sem necessidade de adaptação ou desenho especializado. Design Universal é projetar para todos — independentemente da idade, capacidade física ou mental, ou condição social. Em Portugal a ideia está alinhada com princípios constitucionais e legais como a igualdade de oportunidades |

²⁸ Fonte: *Handbook on the external costs of transport* - Publications Office of the EU

(<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>)

²⁹ Fonte: Considerando 16 da DIRETIVA (UE) 2019/1024 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 20 de junho de 2019, relativa aos dados abertos e à reutilização de informações do setor público

³⁰ Fonte: Decreto Regulamentar n.º 5/2019 de 27 de setembro (revoga Decreto Regulamentar n.º 9/2009, de 29 de maio)

³¹ Fonte: Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Demografia (CSE) -253ª Deliberação do Conselho Superior de Estatística (CSE) <https://smi.ine.pt/Conceito/Detalhes/5008>



| | |
|--|---|
| | <p>e a acessibilidade, e é promovida por organismos como o Instituto Nacional para a Reabilitação (INR)."</p> <p>«Desenho universal» não deverá excluir os dispositivos de assistência a grupos particulares de pessoas com deficiência sempre que seja necessário.³²</p> |
| Deslocação/ Viagem | <p>Percurso efetuado entre uma origem e um destino, associado a um motivo, podendo ser utilizados um ou vários modos/ meios de transporte e que pode ser composto por uma ou várias etapas.</p> |
| Distância Percorrida (km) por deslocação/viagem | <p>Somatório do comprimento dos caminhos percorridos nos vários meios de transporte em cada uma das etapas de uma deslocação/viagem, considerando-se também o caminho percorrido a pé até ao meio de transporte e depois de deixar o meio de transporte até ao destino final.</p> |
| Duração da viagem (minutos) | <p>Somatório dos tempos despendidos em cada uma das etapas de uma deslocação/viagem, considerando-se também os tempos efetuados a pé até ao meio de transporte motorizado e depois de deixar o meio de transporte motorizado até ao destino final. São considerados os tempos a pé para efetuar os transbordos.</p> |

E

| | |
|--|---|
| Eco condução | <p>É uma forma de condução eficiente que permite reduzir o consumo de combustível e a emissão de gases com efeito de estufa e outros poluentes, contribuindo também para uma maior segurança rodoviária e um maior conforto dos ocupantes. A eco condução consiste na adoção de hábitos de condução que permitem tirar o maior partido dos veículos, tendo em atenção as características dos sistemas de propulsão e transmissão, otimizando os consumos, numa ótica de eficiência energética.³³</p> |
| Efeito de estufa (Gases com efeito de estufa) | <p>O efeito de estufa é um processo natural que determina o clima da Terra e faz com que a temperatura da Terra seja superior do que a que seria na ausência da atmosfera.</p> |

³² Fonte: Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência

³³ Fonte: <https://www.imt-ip.pt/condutores/eco-conducao/>; <https://www.imt-ip.pt/noticias/projecto-eco-conducao-portugal-edicao-de-manual-de-eco-conducao/>



É criado na atmosfera terrestre devido a gases com efeito de estufa, como o dióxido de carbono (CO_2), que deixam passar para a Terra a radiação proveniente do sol, mas que retêm parte da radiação depois de refletida na terra, retendo assim o calor, como numa estufa. O efeito de estufa é útil, necessário à vida pois mantém calor na Terra, mas a alteração no equilíbrio da atmosfera, devido à excessiva emissão de gases, está a influenciar este processo de uma forma nociva, fazendo com que fique mais calor retido, aumentando a temperatura da atmosfera e podendo conduzir a alterações climáticas.

A contabilização de emissões de GEE decorrentes do sector dos transportes é realizada na unidade internacional mais aceite, ou seja, em termos de CO_2 equivalente ($\text{CO}_{2\text{eq}}$).

Os Gases com Efeito de Estufa (GEE) são substâncias gasosas presentes na atmosfera, que têm a capacidade de absorver parte dos raios solares, redistribuindo-os em forma de radiação pelo planeta e contribuindo por manter níveis de aquecimento essenciais à manutenção da vida na Terra. São responsáveis por garantir o equilíbrio climático do planeta, mas o desenvolvimento económico baseado em fontes de energia tradicionalmente assentes em combustíveis fósseis tem feito aumentar significativamente os seus níveis de concentração na atmosfera, provocando os conhecidos impactos negativos ligados ao sobreaquecimento global e às alterações climáticas, que é necessário combater com estratégias e políticas de controlo de emissões.

Os principais gases com efeito de estufa (GEE) são o dióxido de carbono (CO_2), o metano (CH_4), o óxido nitroso (N_2O), os hidrofluorcarbonetos (HFCs), os perfluorcarbonetos (PFCs), o hexafluoreto de enxofre (SF_6) e o trifluoreto de azoto (NF_3).

A contabilização de emissões de GEE decorrentes do sector dos transportes é realizada em termos de CO_2 equivalente - $\text{CO}_{2\text{eq}}$ ou $\text{CO}_{2\text{e}}$ - uma medida internacionalmente aceite que



| | |
|--|--|
| | <p>expressa a quantidade de gases com efeito estufa em termos equivalentes da quantidade de dióxido de carbono.³⁴</p> |
| <p>EFTI (Informações Eletrônicas sobre o Transporte de Mercadorias)</p> | <p>O eFTI – <i>electronic Freight Transport Information</i> – refere-se ao sistema de Informações Eletrônicas sobre o Transporte de Mercadorias, visando aumentar a transparência e eficiência nos processos logísticos e comerciais, estabelecido pelo Regulamento (UE) 2020/1056, que cria um quadro jurídico comum na União Europeia (UE) e que impulsiona a transição digital no setor da logística e dos transportes.</p> <p>O regulamento estabelece que as autoridades nacionais devem aceitar informações disponibilizadas por via eletrônica pelos operadores económicos, sempre que essas informações forem legalmente exigidas por normas da União Europeia ou por disposições nacionais equivalentes.³⁵</p> |
| <p>E-Freight ou Transporte de mercadorias eletrônico</p> | <p>Plataformas eletrônicas de suporte à digitalização dos fluxos de informação a operações logísticas.³⁶</p> |
| <p>Elétrico</p> | <p>Sistema ferroviário ligeiro de transporte público de passageiros de tração elétrica que pode circular em vias partilhadas com outros modos de transporte, nomeadamente com o modo rodoviário.</p> |
| <p>Espaço-canal</p> | <p>De acordo com a Ficha I-26 do Decreto – Regulamentar n.º 5/2019, de 27 de setembro - “O espaço-canal é a área de solo afeta a uma infraestrutura territorial ou urbana de desenvolvimento linear, incluindo as áreas técnicas complementares que lhe são adjacentes e as áreas em torno da infraestrutura destinadas a assegurar a sua proteção e correto funcionamento ou, caso ainda não exista a infraestrutura, as áreas necessárias à sua execução.”</p> <p>No caso das infraestruturas rodoviárias, apenas as vias que constituem a rede nacional de itinerários principais e complementares (isto é, as vias classificadas no Plano Rodoviário Nacional) têm um espaço-canal defendido por</p> |

³⁴ Fonte: Agência Portuguesa do Ambiente, [IPMA](#)

³⁵ Fonte: IMT (<https://www.imt-ip.pt/digitalizacao-e-inovacao-no-transporte-de-mercadorias/>); Regulamento (UE) 2020/1056, de 15 de julho, relativo a informações eletrônicas sobre o transporte de mercadorias

³⁶ Fonte: Caderno Técnico para a Logística Urbana, IMT



| | |
|---|--|
| | <p>servidão de utilidade pública desde a aprovação do seu estudo prévio.</p> <p>No caso das estradas municipais e arruamentos urbanos, e uma vez que para estas vias não está prevista a constituição de qualquer servidão de utilidade pública antes da sua efetiva construção, o espaço-canal para a localização da infraestrutura terá de ser reservado por proposta da câmara municipal e representado na planta de síntese do plano territorial.</p> |
| <p>Espaço público</p> | <p>Embora não exista uma definição única e centralizada em um único artigo na legislação portuguesa, o conceito de “espaço público” é amplamente entendido como o conjunto de áreas acessíveis à população, reguladas por normas específicas, destinadas ao uso coletivo e à promoção do bem-estar e qualidade de vida e está associado ao uso comum da população, acessível a todos.</p> <p>A Constituição da República Portuguesa (Artigo 62.º) garante o direito de todos à cidade e à qualidade de vida, o que implica uma conceção do espaço público como um bem coletivo, ao qual todos têm direito de acesso. O Estado tem a obrigação de assegurar a gestão adequada dos bens públicos, incluindo os espaços públicos urbanos.</p> |
| <p>Estação</p> | <p>Local de paragem de um meio de transporte público de passageiros ou de carga, para embarque/ desembarque dos mesmos.</p> |
| <p>Estacionamento Dissuasor</p> | <p>Espaço afeto ao estacionamento automóvel localizado na periferia de uma zona urbana que visa dissuadir o uso de automóvel no interior da malha urbana. Idealmente bem servido pelas redes de transporte coletivo locais, permite ao utilizador estacionar o seu veículo e realizar o restante percurso através de transporte coletivo ou outros modos de mobilidade mais sustentáveis, promovendo a intermodalidade e contribuindo para a redução do fluxo de tráfego urbano.</p> |
| <p>Estudo de Circulação e Estacionamento</p> | <p>Estudo que avalia o comportamento das infraestruturas rodoviárias, determinando as intensidades de tráfego que podem suportar e a reserva de capacidade rodoviária, identificando problemas de congestionamento, de sobreocupação (do espaço público por veículos</p> |



| | |
|--|--|
| | <p>motorizados) e de carências de estacionamento, e desenvolvendo soluções de minimização ou eliminação destes problemas.³⁷</p> |
| Etapa (de uma deslocação/ viagem) | <p>A etapa de uma viagem ou deslocação refere-se a uma fase ou segmento específico do percurso total, com início e fim definidos, que faz parte de um trajeto maior. Em outras palavras, cada etapa corresponde a uma parte do percurso que é percorrida antes de se iniciar a próxima fase da viagem. Cada etapa é realizada num único meio de transporte e sem transbordo.</p> |
| Expansão urbana | <p>Qualquer transformação territorial que tenha por objeto ou por efeito o aumento da área total de solo urbanizado; e a ampliação do perímetro urbano.</p> |
| Externalidades | <p>Custos externos, também conhecidos como externalidades, surgem quando as atividades sociais ou económicas de uma pessoa (ou grupo de pessoas) têm um impacto sobre outra pessoa (ou grupo de pessoas) e quando esse impacto não é totalmente contabilizado ou compensado pela primeira pessoa (ou grupo de pessoas). Em outras palavras, os custos externos do transporte geralmente não são suportados pelo utilizador de transporte e, portanto, não são tidos em conta quando tomam a decisão de utilizar o transporte. Os veículos que emitem NOx, por exemplo, causam danos à saúde humana, impondo um custo externo. Isso acontece porque o impacto nas pessoas que sofrem danos na sua saúde não é levado em consideração pelo condutor do carro ao decidir utilizar o veículo.</p> <p>Os custos externos do transporte referem-se à diferença entre os custos sociais (ou seja, todos os custos para a sociedade decorrentes da disponibilização e utilização da infraestrutura de transporte) e os custos privados do transporte (ou seja, os custos diretamente suportados pelo utilizador de transporte). Como o mercado não oferece um incentivo para que os utilizadores de transporte considerem os custos externos, eles apenas levam em conta uma parte dos custos sociais ao tomar uma decisão de transporte, resultando em resultado menos acertados. Ao internalizar</p> |

³⁷ Fonte: Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes, IMTT/TIS



esses custos, as externalidades passam a fazer parte do processo de tomada de decisão dos utilizadores de transporte. Isso pode ser feito por meio de regulação (ou seja, medidas de comando e controlo) ou fornecendo os devidos incentivos aos utilizadores de transporte, nomeadamente através de instrumentos baseados no mercado (por exemplo, impostos, taxas, comércio de emissões, etc.). É possível uma combinação desses dois tipos básicos de instrumentos, como, por exemplo, impostos diferenciados de acordo com as classes de emissões Euro dos veículos.³⁸

F

Fatores críticos para decisão (FCD)

Constituem as janelas de observação, destinadas a focar a atenção sobre o que é realmente importante para a avaliação, seguindo o princípio da parcimónia. Os FCD são temas chave, integrados, são os fatores de sucesso ambiental e de sustentabilidade na decisão estratégica. Os FCD estabelecem o foco das Avaliações Ambientais Estratégicas, a estrutura da avaliação e os estudos técnicos relativos à análise de tendências.³⁹

Frequência de serviço

Intervalo máximo admissível entre passagens de veículos num mesmo serviço, segundo o horário aprovado pela autoridade de transportes, definido para garantir níveis de oferta adequados à procura.

G

Gestão da mobilidade

Conceito que pretende promover o transporte sustentável, alterando as atitudes e o comportamento dos cidadãos. No âmbito da Gestão da Mobilidade estão medidas imateriais, como a informação e a comunicação, a organização de serviços e a coordenação de atividades de diferentes parceiros. Estas reforçam na maior parte dos casos a eficácia

³⁸ Fonte: *Handbook on the external costs of transport* - Publications Office of the EU (<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>)

³⁹ https://apambiente.pt/sites/default/files/_SNIAMB_Avaliacao_Gestao_Ambiental/AAE/GuiameIhoresAAE_2013.pdf



de medidas infraestruturais no âmbito do transporte urbano (por exemplo, novas linhas de elétricos, estradas e ciclovias). As medidas de Gestão da não exigem necessariamente avultados investimentos financeiros e podem ter um elevado rácio custo-benefício. Raramente estão isoladas, surgindo frequentemente integradas num conjunto de medidas, ou seja, campanhas de informação conjugadas com infraestruturas, políticas de preços ou regulamentações.⁴⁰

Gestão inteligente do tráfego urbano

A gestão inteligente do tráfego urbano utiliza tecnologias avançadas e análise de dados em tempo real para tornar a circulação nas cidades mais segura, eficiente e sustentável, reduzindo congestionamentos e a poluição. Estes sistemas integram infraestruturas, veículos e dados para otimizar o fluxo, oferecendo monitorização contínua que permite uma rápida adaptação dos fluxos de trânsito. Por exemplo, o projeto CONDUCTOR⁴¹ - cofinanciado pela União Europeia - desenvolveu sistemas avançados de gestão do tráfego e das frotas, incluindo o controlo adaptativo dos semáforos, para reduzir o congestionamento e minimizar os tempos de viagem.

Gestor da Mobilidade

Profissional responsável por planear, implementar e monitorizar estratégias e medidas que promovam uma mobilidade mais eficiente, sustentável e segura, tanto em contextos urbanos como empresariais ou institucionais (um PMUS, por exemplo). Corresponde a uma função desempenhada, e não uma atividade profissional específica regulamentada.

Grande Área Urbana (GUA)

Uma área urbana constituída por um centro urbano central e uma área envolvente dependente.

Uma Grande Área Urbana (GAU) difere de uma Área Urbana Funcional pela flexibilidade do conceito: é um conceito mais flexível porque as suas fronteiras podem ser definidas por vários critérios, como os padrões de mobilidade (movimentos pendulares), ou outro tipo de dependências, como económicos, laborais, etc. Do ponto de vista administrativo, inclui não só as LAU (Unidades

⁴⁰ Fonte EPOMM – European Platform on Mobility Management; Consórcio MAX

⁴¹ [CONDUCTOR](#) Project



Administrativas Locais) relativas a uma cidade, mas também de áreas periféricas, ou seja, uma cidade e subúrbios, por exemplo.

No caso português, grosso modo, uma Grande Área Urbana poderá corresponder a um município, onde em torno de um centro urbano principal, há uma área periférica dependente, quer em termos de deslocações pendulares, como em serviços. Todavia, podem existir GAU que ultrapassem o município, dependendo das independências territoriais (as Áreas Metropolitanas, por exemplo)

H

Hierarquia da rede viária

A hierarquia viária no seio da respetiva rede constitui um meio para facilitar a prossecução de vários objetivos associados às políticas do setor, ao planeamento, à gestão e à intervenção nessa rede, contribuindo igualmente para a sua organização coerente no espaço territorial onde se insere, seja rural seja urbano. Embora existam várias formas de se categorizarem as vias, conduzindo a diferentes classificações, relevam-se dois critérios que se poderão designar por “administrativo [1]” e “funcional [2]”.

Estes critérios deverão ser utilizados de forma conjugada, sendo a categorização funcional que se reveste de maior utilidade no âmbito das abordagens de natureza técnica, destinadas a assegurar, nomeadamente, condições adequadas de circulação e de segurança aos utentes do sistema de tráfego rodoviário, remetendo esta função (por vezes designada na bibliografia, de “circulação” ou de “transporte”) para a sua conhecida subdivisão nas funções “mobilidade” e “acessibilidade”. A caracterização de ambas remete primeiramente para velocidades de circulação que lhes são as-sociadas e para outros fatores distintivos como sejam a capacidade, a composição do tráfego e a sua maior ou menor segregação.

A função “mobilidade” é a que se espera que uma via assegure em termos de capacidade e velocidade de escoamento dos fluxos de pes-soas e bens, enquanto a



função “acessibilidade” é a que reflete a maior ou menor facilidade que a via oferece para levar os seus utentes aos respectivos destinos finais. As estradas em que a função mobilidade é preponderante, destinam-se em regra a servir o tráfego de longo curso, sendo expectáveis e permitidas velocidades elevadas (e proibidas velocidades muito baixas), requerendo cruzamentos desnivelados.

O tráfego de utentes vulneráveis deve ser aí segregado e cumprida uma densidade linear máxima de pontos de acesso ou de saída. São exemplos desta categoria as estradas reservadas a automóveis e motociclos, as autoestradas e algumas vias arteriais urbanas.

As vias com função “acesso” predominante devem permitir a entrada e saída das propriedades ao longo da estrada ou do arruamento. Nesta categoria verifica-se a partilha do espaço por tráfegos motorizado e não motorizado, pelo que não devem ser permitidas elevadas velocidades dos veículos motorizados, o que implica habitualmente o recurso a condições especiais de traçado ou à colocação de dispositivos de limitação de velocidade adequados. São exemplo desta categoria de estrada, os arruamentos em zonas residenciais e as estradas rurais locais.

Existe uma terceira categoria de estradas destinadas a assegurar a ligação entre as estradas das duas categorias já descritas, tendo, assim, uma função de distribuição.

Trata-se de estradas com maior frequência de interseções do que as de função mobilidade, onde não se aplica o requisito de desnivelamento dos cruzamentos e onde geralmente podem circular todos os tipos de veículos, sendo raras as restrições impostas ao uso por determinado tipo de utentes.

Numa perspetiva urbanística, os arruamentos têm atributos que devem ser atendidos, de modo a garantir a vivência do espaço urbano: a identidade do lugar, a continuidade e qualidade dos espaços públicos, a facilidade de movimento, a legibilidade e a adaptabilidade.



[1] visa, basicamente, a identificação com o tipo de entidade responsável pela gestão da infraestrutura viária em causa (p. ex. a classificação em Estradas Nacionais, Estradas Municipais, Estradas Intermunicipais, etc.)

[2] visa sobretudo evidenciar o papel que é suposto esperar-se de cada uma no sistema de tráfego (p. ex. a classificação em via distribuidora primária, secundária, de acesso local, etc.).

| I | |
|--------------------------------|--|
| Indicador | Parâmetro qualitativo ou quantitativo que fornece um significado simples e confiável para medir o desempenho ou o alcance de uma mudança relacionada com uma intervenção de política pública ou que ajuda a avaliar o desempenho de um ator, tendo por base uma escala ou dimensão temporal. ⁴² |
| Indicador de resultado | Parâmetro qualitativo ou quantitativo que mede o efeito direto alcançado pela intervenção de política pública. Corresponde, em regra, a alterações no desempenho institucional, socioeconómico, ambiental ou no comportamento de indivíduos ou grupos. Deve estar relacionado com o(s) objetivo(s) da intervenção de política pública. ⁴³ |
| Indicador de realização | Parâmetro qualitativo ou quantitativo que mede a quantidade, tipo e/ou qualidade dos efeitos produzidos pela intervenção de política pública, em determinado período de tempo ou fase de implementação. Orientados para a atividade, mensuráveis e geralmente sob o controlo da entidade responsável pela execução. ⁴⁴ |
| Indicador de impacto | Parâmetro qualitativo ou quantitativo que mede as consequências e o efeito global e a longo prazo após a conclusão da intervenção de política pública. Estes devem ser antecipados e delineados na medida do possível, para que seja possível ajustar os indicadores a recolher. Podem ter um sentido positivo ou negativo, porém geralmente não é passível de ser identificado na fase de planeamento, pois |

⁴², Fonte: Glossário do Ciclo de Políticas Públicas, março de 2025, Equipa Multissetorial de Planeamento da REPLAN – Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública

⁴³ *idem*

⁴⁴ *ibidem*



| | |
|---------------------------------------|---|
| | existem impactos esperados, não esperados, diretos e indiretos. ⁴⁵ |
| Indicador de contexto | Fornece informação agregada e atualizada de natureza social, económica, ambiental, territorial, ou outra, relevante para enquadrar e contextualizar as orientações contidas nos instrumentos de planeamento ou outros instrumentos de política pública. Este tipo de indicadores poderá eventualmente ser mobilizado como indicador de resultado e ajudar na definição das metas. ⁴⁶ |
| Infraestrutura de carregamento | Conjunto de equipamentos e instalações destinadas ao carregamento de veículos elétricos, podendo integrar sistemas inteligentes e fontes renováveis. ⁴⁷ |
| Infraestruturas de transporte | <p>Conjunto de instalações e equipamentos de base necessários ao funcionamento dos veículos e sistemas de transportes rodoviários, ferroviários, aéreos, fluviais e marítimos.</p> <p>Incluem também infraestruturas auxiliares necessárias para a exploração e o reabastecimento dos meios de transporte, a coordenação, a supervisão e a gestão, bem como a exploração segura e protegida das operações de transporte.</p> <p>Exemplos:</p> <p>Modo rodoviário – Estrada (incluindo nomeadamente, se aplicável, o pavimento, a sinalização horizontal e vertical, a berma, o separador central, lugares de estacionamento e atravessamentos pedonais), parque de estacionamento, área de serviço e postos de abastecimento, área de repouso/descanso, pontes, viadutos, túneis e as instalações e equipamentos para cobrança de portagens.</p> <p>Modo ferroviário – Via-férrea (incluindo nomeadamente, se aplicável, a plataforma de via, os carris, o balastro, as travessas e fixações, os equipamentos de comunicação e sinalização, vias de resguardo), estações e apeadeiros, centros de controlo e comando da circulação, parques de manobras e oficinas.</p> |

⁴⁵ *idem*

⁴⁶ Fonte: Glossário do Ciclo de Políticas Públicas, março de 2025, Equipa Multissetorial de Planeamento da REPLAN – Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública

⁴⁷ Fonte: Diretiva AFIR (EU) 2023/1804; Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica; *Infrastructure for charging electric vehicles: more charging stations but uneven deployment makes travel across the EU complicated*



| | |
|--|--|
| | <p>Modo aéreo – Aeroportos e aeródromos (incluindo nomeadamente, se aplicável, pistas de aviação, <i>taxiways</i>, terminais de passageiros e mercadorias, torre de controlo)</p> <p>Modo fluvial – Porto fluvial (incluindo nomeadamente, se aplicável, cais de embarque e desembarque, boias e outros equipamentos de sinalização, edifícios de apoio)</p> <p>Modo marítimo – Porto marítimo (incluindo nomeadamente, se aplicável, terminais de passageiros, terminais de mercadorias, marinas, boias e outros equipamentos de sinalização, edifícios de apoio, torre de controlo de tráfego)</p> |
| <p>Infraestrutura de uso dual</p> | <p>É uma infraestrutura de “dupla utilização”, ou seja, tem capacidade para ser utilizado tanto para fins de transporte civil como militar.</p> |
| <p>Infraestruturas urbanas</p> | <p>Sistemas técnicos de suporte direto ao funcionamento dos aglomerados urbanos ou da edificação em conjunto. As infraestruturas urbanas servem diretamente os espaços urbanos ou as edificações e compreendem normalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Os sistemas intraurbanos de circulação, contendo as redes e instalações associadas aos diferentes modos de transporte, incluindo o pedonal, e as áreas de estacionamento de veículos; – Os sistemas intraurbanos de abastecimento de água contendo as redes e instalações associadas ao seu armazenamento local e distribuição; – Os sistemas intraurbanos de drenagem de águas residuais e pluviais contendo as redes e instalações associadas à sua recolha e encaminhamento para tratamento ou rejeição; – Os sistemas intraurbanos de recolha de resíduos sólidos urbanos e seu armazenamento e encaminhamento para tratamento e rejeição; – Os sistemas intraurbanos de distribuição de energia e de telecomunicações fixas e móveis. <p>O conceito de infraestruturas urbanas contém o conceito de infraestruturas viárias a que alude o artigo 43.º do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual.⁴⁸</p> |

⁴⁸ Fonte: Decreto Regulamentar n.º 5/2019 de 27 de setembro



| | |
|-----------------------------------|--|
| Instrumento de planeamento | Documento aprovado ou previsto pelo Governo, através de um ato normativo, que determina um conjunto escalonado de orientações mensuráveis para a ação governativa num horizonte temporal pré-definido, que devem estar organizadas numa estrutura que abranja pelo menos dois níveis de orientações, articuladas entre si. ⁴⁹ |
| Interface | Interface ou terminal de transporte público de passageiros é uma infraestrutura, equipada com instalações tais como balcões de registo, salas de espera ou bilheteira, dotada de pessoal, gerida ou detida por uma entidade pública ou privada, podendo a respetiva gestão e operação ser incluída em contrato de serviço público, onde ocorrem estacionamento ou paragens de veículos afetos aos serviços públicos de transporte de passageiros, embarque e desembarque de passageiros, bem como conexões entre esses serviços. ⁵⁰ |
| Intermodalidade | Princípio de articulação entre diferentes modos de transporte (rodoviário, ferroviário, fluvial) ao longo de uma mesma viagem, de forma a otimizar tempos de percurso e custos. |

K

| | |
|------------------------|--|
| Kiss & Ride | <p>Área junto a interfaces/paragens de transporte público, ou de escolas, reservada à paragem (de curta duração) de veículos para tomada ou largada de passageiros</p> <p>O conceito surgiu originalmente nos Estados Unidos, como uma forma de organizar o tráfego nas áreas de embarque e desembarque rápido em estações de transporte público, expandindo-se aos outros países.</p> <p>O objetivo principal é evitar congestionamentos e permitir um fluxo eficiente de veículos em áreas de embarque e desembarque rápido, com tempo limitado de paragem (geralmente 1 a 3 minutos).</p> |
|------------------------|--|

L

⁴⁹ Fonte: Glossário do Ciclo de Políticas Públicas, março de 2025, Equipa Multissetorial de Planeamento da REPLAN – Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública

⁵⁰ Fonte: Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.



Locais de Carga e Descarga

Locais onde as mercadorias são carregadas/descarregadas nos veículos.

A legislação portuguesa define e regula os locais de carga e descarga, especialmente no contexto do Código da Estrada e da regulamentação municipal.⁵¹

M

Material circulante

Um dos seguintes elementos de transporte ferroviário:

i) locomotivas para mercadorias e transporte de passageiros e material circulante de passageiros, incluindo unidades de tração térmica ou elétrica, automotoras térmicas ou elétricas e carruagens,

ii) vagões de mercadorias, incluindo os veículos de piso rebaixado concebidos para toda a rede e os veículos concebidos para o transporte de camiões

Meio de Transporte

Considera-se meio de transporte qualquer veículo terrestre, marítimo ou aéreo, motorizado ou não, que seja normalmente destinado ao transporte de pessoas ou bens.

Mercadoria

Pode ser compreendida como qualquer bem móvel destinado à venda ou que faça parte de uma transação comercial.

Meta

Medida de concretização de um objetivo qualitativo ou quantitativo, geralmente definida no início de uma intervenção. Acompanhável ao longo do tempo e mensurável através de um ou de vários indicadores recorrendo a um método de cálculo e tendo por referência uma linha de base definidos à partida. As metas podem ser estratégicas, quando se referem a objetivos de médio ou longo prazo relacionados com o resultado e o impacto pretendidos; ou operacionais, quando medem o nível de implementação das ações necessárias para alcançar esses objetivos.⁵²

Metropolitano

Sistema ferroviário eletrificado de transporte público de passageiros, destinado ao transporte, em vias dedicadas, de grandes volumes de passageiros em áreas urbanas e/ou suburbanas.

⁵¹ Fonte: Caderno técnico da Logística

⁵² Fonte: Glossário do Ciclo de Políticas Públicas, março de 2025, Equipa Multissetorial de Planeamento da REPLAN – Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública



| | |
|--|---|
| Metropolitano Ligeiro | <p>Sistema ferroviário eletrificado de transporte público de passageiros em áreas urbanas e/ou suburbanas, podendo utilizar, ainda que parcialmente, vias dedicadas, ou recorrer a vias partilhadas com outros modos de transporte.</p> |
| Micromobilidade | <p>Veículos de pequena dimensão, para deslocações de curta distância, frequentemente no contexto urbano, que circulam a uma velocidade nunca superior a 45 km/h. Nesta categoria estão incluídos os veículos movidos por força humana e veículos assistidos eletricamente, como bicicletas, bicicletas elétricas, skates e trotinetes.⁵³</p> |
| Mobiliário Urbano | <p>Elementos ou equipamentos instalados no espaço público (vias, praças, jardins, parques, etc.), destinados ao uso público e que prestam um serviço coletivo ou complementam atividades urbanas.⁵⁴</p> |
| Mobilidade | <p>Capacidade individual de deslocação em função das necessidades e do interesse em viajar dos indivíduos. Os meios de transporte disponíveis e a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transportes influenciam a mobilidade, bem como as características individuais e o contexto familiar dos indivíduos.</p> |
| Mobilidade Ativa | <p>Mobilidade ativa é a deslocação realizada sem recurso a veículos motorizados, ou seja, por meios não motorizados, como a pé, de bicicleta, patins ou outros meios semelhantes.⁵⁵</p> |
| Mobilidade autónoma e conectada | <p>A mobilidade autónoma e conectada refere-se à convergência de tecnologias que permitem aos veículos operar sem intervenção humana (autónomos) e comunicar com o ambiente envolvente, outros veículos e infraestruturas (conectados).</p> |
| Mobilidade Digital | <p>Mobilidade Digital refere-se, de forma geral, à capacidade dos cidadãos e empresas de acederem e utilizarem tecnologias digitais e serviços através de plataformas digitais móveis. Está diretamente ligada à transformação digital e ao acesso universal e inclusivo a serviços, com um foco</p> |

⁵³ Fonte: [International Transport Forum, 2020](#)

⁵⁴ Fonte: Regulamento Municipal de Ocupação do Espaço Público (Póvoa de Varzim, Coimbra, Olhão)

⁵⁵ Fonte: Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC)



| | |
|--|---|
| | particular na mobilidade de dados, infraestruturas digitais e interoperabilidade. |
| Mobilidade Inclusiva | <p>Mobilidade inclusiva refere-se a um conceito amplo que busca garantir que todas as pessoas, independentemente de suas capacidades físicas, sociais ou económicas, possam ter acesso e participar plenamente nas atividades de mobilidade (seja no transporte, no espaço público ou no acesso a serviços essenciais), de forma segura, conveniente e igualitária.</p> <p>Na perspetiva da Comissão Europeia, a mobilidade inclusiva tem sido uma prioridade nas políticas de transporte e infraestrutura, sendo central para a criação de uma sociedade mais justa e acessível, onde todos possam deslocar-se livremente sem obstáculos relacionados à deficiência, à idade, ao género, à classe social ou à situação económica.⁵⁶</p> |
|)Mobilidade como Serviço (MaaS) | Solução digital que permite planejar, reservar e pagar diferentes modos de transporte (ex.: autocarro, bicicleta, metro) numa só plataforma integrada. ⁵⁷ |
| Mobilidade Militar | A mobilidade militar refere-se à capacidade de forças armadas e dos seus meios (pessoal, equipamentos e abastecimentos) se deslocarem de forma rápida, segura e eficiente, tanto em território nacional como além-fronteiras, utilizando infraestruturas civis e militares, em tempo de paz, crise ou conflito, de modo a assegurar a prontidão, o reforço e a condução eficaz das operações militares. ⁵⁸ |
| Mobilidade Sustentável | Mobilidade sustentável é aquela que satisfaz as necessidades de deslocação das pessoas e bens, minimizando os impactos negativos no ambiente, saúde e qualidade de vida, promovendo simultaneamente a equidade social e a eficiência económica. ⁵⁹ |

⁵⁶ Fonte: Diretiva (UE) 2019/882, transposta para o Decreto-Lei n.º 82/2022 de 02 de dezembro

⁵⁷ Fonte: *European MaaS Alliance MAAS-Alliance – The Mobility as a Service Alliance* + Estratégia Europeia para Mobilidade Sustentável e Inteligente; *Mobility-as-a-Service* | Deloitte Portugal; *IRU Position on Mobility as a Service (MaaS) in the EU*.

⁵⁸ Fonte: NATO. *Allied Joint Doctrine for the Conduct of Operations (AJP-3)*. NATO Standardization Office, edição em vigor

⁵⁹ Fonte: Lei de Bases do Clima (Lei n.º 98/2021), artigo 19.º; Plano Nacional de Energia e Clima 2030 (PNEC 2030); Orientações para a Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável do IMT



| | |
|---|---|
| Mobilidade Urbana | Viagens realizadas por residentes de uma área urbana, onde tanto a origem como o destino se encontram dentro da mesma área urbana. ⁶⁰ |
| Modos de transporte | Definição funcional das formas de transporte utilizadas nas deslocações de pessoas e mercadorias, podendo ser motorizados ou não motorizados, englobando: o modo pedonal, ciclável, rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo. |
| Monitorização | Agrupar os termos que descrevem os processos e mecanismos para o acompanhamento, análise e avaliação das intervenções de política pública, no sentido de verificar o cumprimento de metas, os resultados e impactos. ⁶¹ |
| Morfologia Urbana | A morfologia urbana relaciona-se com a forma de organização e o desenho dos espaços edificados e não edificados. A tipologia da edificação refere-se, essencialmente, à forma de agrupamento e à organização volumétrica dos edifícios. Da conjugação das várias morfologias e tipologias conhecidas resultam diferentes padrões de ocupação do solo urbano. Embora não haja uma correlação direta, os diferentes padrões morfotipológicos têm também correspondência com os usos dominantes do solo. ⁶² |
| Motivo principal da deslocação/ viagem | Razão pela qual se efetuou a deslocação/viagem do próprio indivíduo (não considerar o motivo de outro(s) indivíduo(s) que eventualmente tenha acompanhado). Os principais motivos de viagem considerados são, geralmente ir para o trabalho (associado à atividade principal); ir para o domicílio; ir para o estabelecimento de ensino (estudantes); lazer e recreio; compras/ serviços. |
| Motociclo | Em Portugal, o conceito de "motociclo" é definido no Código da Estrada (Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro), artigo 115.º que regulamenta a circulação de veículos nas vias públicas, incluindo as categorias de veículos motorizados. Um motociclo é definido como sendo um "Veículo de duas ou três rodas, com ou sem sidecar, dotado de motor de |

⁶⁰ Fonte: Eurostat - *Guidelines on Passenger Mobility statistics*

⁶¹ Fonte: Glossário do Ciclo de Políticas Públicas, março de 2025, Equipa Multissetorial de Planeamento da REPLAN – Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública

⁶² Fonte: Decreto Regulamentar n.º 5/2019 de 27 de setembro



| | |
|------------------------------|--|
| | combustão interna ou elétrico, com uma cilindrada superior a 50 cm ³ , ou potência superior a 4 kW.” |
| Movimentos pendulares | Deslocações diárias entre o local de residência e o local de trabalho/estudo (deslocações obrigatórias). |
| Multimodal | Sistema de transporte que incorpora, na sua oferta, dois ou mais modos de transporte, operados de forma coordenada para assegurar percursos contínuos e tarifário integrado. |
| Multimodalidade | Política e prática de planeamento e exploração de redes de transporte que promovem a utilização conjunta e coordenada de modos de transporte distintos, visando eficiência logística, redução de emissões e melhor qualidade do serviço. |

N

| | |
|---------------------------|--|
| Nível de Serviço | Medida de qualidade representativa das condições operacionais proporcionadas por um determinado sistema ou infraestrutura de transportes aos seus utilizadores, exprimindo fatores como a abrangência, a cobertura territorial e temporal, a frequência, a fiabilidade, a comodidade, o conforto e a disponibilização de informação ao público, consoante o caso. |
| Nó Urbano da RTE-T | Uma zona urbana onde certos elementos da infraestrutura de transporte da rede transeuropeia de transportes de passageiros e de mercadorias, nomeadamente portos, incluindo terminais de passageiros, aeroportos, estações de caminhos de ferro, terminais de autocarros e terminais multimodais de mercadorias, localizados nessa zona urbana ou em seu redor, estão conectados com outros elementos dessa infraestrutura e com as infraestruturas de tráfego regional e local, incluindo a infraestrutura destinada aos modos ativos de deslocação. ⁶³ |

O

| | |
|---------------------------------|--|
| Oferta de estacionamento | Número total de lugares de estacionamento existentes que se encontram assinalados na via pública, em parques ou em propriedades privadas, através de sinalização horizontal ou vertical ou diferenciação do pavimento. A oferta de |
|---------------------------------|--|

⁶³ Fonte: Regulamento UE 2024-1679



| | |
|---|--|
| | estacionamento pode ser de acesso público ou de acesso privado. |
| Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) | Entidades responsáveis pela instalação, operação e manutenção de pontos de carregamento de veículos elétricos no domínio público e privado. ⁶⁴ |
| Operador de serviço público | Pessoa coletiva ou singular, pública ou privada, no exercício da sua atividade económica principal ou complementar, responsável pela prestação do serviço de transporte público nos termos do contrato celebrado com a autoridade de transportes. ⁶⁵ |
| Operador Logístico | Empresa que realiza operações logísticas (geralmente armazenamento e/ou transporte). ⁶⁶ |
| Ordenamento do Território | <p><i>“A política de ordenamento do território e de urbanismo assenta no sistema de gestão territorial, que se organiza, num quadro de interação coordenada, nos âmbitos nacional, regional, intermunicipal e municipal e que se concretiza através dos instrumentos de gestão territorial correspondentes, salientando a diferenciação entre programas e planos territoriais.</i></p> <p><i>Nos programas incluem-se, fundamentalmente, os instrumentos da competência do governo, destinados a estabelecer o quadro estratégico do desenvolvimento territorial, as diretrizes programáticas ou a incidência espacial de políticas nacionais, a que correspondem o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território, os programas setoriais, os programas especiais, os programas regionais e ainda os programas intermunicipais;</i></p> <p><i>Nos planos incluem-se os instrumentos da competência dos municípios, destinados a estabelecer opções e ações concretas de planeamento e organização do território e a definirem o uso do solo, a que correspondem os planos</i></p> |

⁶⁴ Fonte: O OPC é a entidade titular de licença, nos termos dos artigos 14.º e 15.º do Decreto-Lei n.º 39/2010 (na sua versão atual), cuja atividade consiste na instalação, disponibilização, exploração e manutenção de infraestruturas de acesso público ou privativo, integradas na rede de mobilidade elétrica e que permitam o carregamento de baterias de veículos elétricos.

⁶⁵ Fonte: Artigo 3.º, alínea j) do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, publicado pela Lei 52/2015 de 9 de junho

⁶⁶ Fonte: Caderno técnico da Logística



diretores, os planos de urbanização e os planos de pormenor, municipais e intermunicipais.”⁶⁷⁶⁸

Resultado da implementação espacial coordenada das políticas económica, social, cultural e ecológica da sociedade, o Ordenamento do Território é simultaneamente uma disciplina científica, uma técnica administrativa e uma política que se desenvolve numa perspetiva interdisciplinar e integrada tendente ao desenvolvimento equilibrado das regiões e à organização física do espaço segundo uma estratégia de conjunto. Deve articular múltiplos poderes de decisão, individuais e institucionais e dentro destes, garantir a articulação e coordenação horizontal e vertical dos vários setores e níveis da administração com competências no território. Deve também, ter em atenção a especificidade dos territórios, as diversidades das suas condições socioeconómicas, ambientais, dos seus mercados conciliando todos os fatores intervenientes da forma mais racional e harmoniosa possível.

| P | |
|------------------------------|--|
| Padrões de Mobilidade | São fatores sistematizados que descrevem as deslocações das populações no espaço e no tempo. Os padrões de mobilidade são normalmente obtidos, através de inquéritos à mobilidade. |
| Park&Ride | Parque de estacionamento localizado na proximidade de interfaces de transporte público, permitindo o estacionamento automóvel e a transferência do passageiro para modos de transporte público. |
| Participação Pública | Informação e consulta das partes interessadas, incluindo-se neste conceito a audição das instituições da Administração Pública, cujas competências o justifiquem. Os órgãos da Administração Pública devem assegurar a participação dos particulares, bem como das associações que tenham por objeto a defesa dos seus interesses, na formação das decisões que lhes digam respeito, designadamente através da respetiva audiência nos termos do Código do |

⁶⁷ Fonte DGT - [Sistema de Gestão Territorial | Direção-Geral do Território](#)

⁶⁸ Fonte: Decreto-Lei n° 80/2015, de 14 de maio



| | |
|---|--|
| | Procedimento Administrativo. (cf. Código do Procedimento Administrativo - art.º 12.º). Pode ocorrer ao longo do ciclo de política pública, sobretudo nas fases inicial e final. ⁶⁹ |
| Parque de estacionamento | Local exclusivamente destinado ao estacionamento de veículos. |
| Parque de estacionamento dissuasor | Parque de estacionamento localizado na periferia dos sectores urbanos, onde a pressão do automóvel deve ser controlada, permitindo uma transferência do automóvel para outros modos de transporte (transportes públicos, andar a pé, bicicleta, etc.). |
| Passageiro | Pessoa singular que é transportada num meio de transporte, independentemente da existência de título de transporte ou contrato, e que não assume funções de condução, operação ou serviço a bordo. A condição de passageiro aplica-se a qualquer modo de transporte, rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo ou aéreo e abrange tanto o transporte público ou comercial como o transporte privado ou ocasional. |
| Passeio | De acordo com o artigo 10.º - Definição de Passeio- do Código da Estrada (Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro), um passeio" é a parte da via pública destinada ao trânsito de peões, separada da faixa de rodagem por uma linha, um canal ou um outro tipo de separação física. Este conceito implica que o passeio seja uma área da via pública especialmente reservada para os peões, separada da faixa de rodagem (onde circulam os veículos motorizados). Em termos simples, é a parte da via destinada ao deslocamento a pé. |
| Passagem de Nível | Todo o cruzamento de nível da via pública ou privada com linhas ou ramais ferroviários, podendo ser para uso pedonal dedicado. ⁷⁰ |
| Peão | Um Peão é qualquer pessoa que circule a pé nas vias públicas, incluindo pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiência. ⁷¹ |

⁶⁹ Fonte: Glossário do Ciclo de Políticas Públicas, março de 2025, Equipa Multissetorial de Planeamento da REPLAN – Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública

⁷⁰ Fonte: Regulamento das Passagens de Nível (Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro)

⁷¹ Fonte: De acordo com o artigo 10.º do Código da Estrada (Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro),



| | |
|--|---|
| Perímetro urbano | Um perímetro urbano é a linha poligonal fechada que delimita uma porção contínua de território classificada como solo urbano. ⁷² |
| Pessoa com deficiência | <i>“Pessoas com incapacidades duradouras físicas, mentais, intelectuais ou sensoriais cuja interação com diversas barreiras pode impedir a sua participação plena e efetiva na sociedade em condições de igualdade com as demais pessoas.”⁷³</i> |
| Pessoa com mobilidade condicionada | <i>“(…) do conjunto das pessoas com necessidades especiais fazem parte pessoas com mobilidade condicionada, isto é, pessoas em cadeiras de rodas, pessoas incapazes de andar ou que não conseguem percorrer grandes distâncias, pessoas com dificuldades sensoriais, tais como as pessoas cegas ou surdas, e ainda aquelas que, em virtude do seu percurso de vida, se apresentam transitoriamente condicionadas, como as grávidas, as crianças e os idosos.”⁷⁴</i> |
| Pessoa móvel | Pessoa que realizou pelo menos uma viagem no dia alvo de inquérito à mobilidade. |
| Pista Ciclável | Parte da estrada especialmente preparada para o trânsito de velocípedes, separada fisicamente das restantes faixas de rodagem. ⁷⁵ |
| Plano de Mobilidade de empresa ou polo de deslocações | <p>É um instrumento de planeamento que pretende apoiar uma organização na gestão mais eficiente da mobilidade induzida pela sua atividade, através do desenvolvimento e implementação de um conjunto integrado de medidas ajustadas às características de cada empresa ou polo, ao perfil de atividade e suas exigências e às necessidades específicas de deslocação dos seus colaboradores, visitantes e fornecedores.</p> <p>Visa objetivos de sustentabilidade, ou seja, reduzir os impactes (económicos, sociais e ambientais) negativos provocados pelas deslocações diárias, racionalizar a gestão dos recursos, reduzir custos e alcançar ganhos operacionais.</p> |

⁷² Fonte: DIRETIVA (UE) 2019/882 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 17 de abril de 2019 relativa aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços te: Fonte: Decreto Regulamentar n.º 5/2019 de 27 de setembro

⁷³ Fonte: Decreto-Lei nº163/2006, de 8 de agosto

⁷⁴ *idem*

⁷⁵ Fonte: Documento Normativo para os Arruamentos Urbanos, Fascículo III



Plano de mobilidade e/ou transporte escolar

É um instrumento de planeamento que tem como objetivo uma gestão mais sustentável das deslocações de toda a comunidade escolar (alunos, pais, funcionários e professores), através da implementação de soluções práticas que visem: mudar hábitos de deslocação, reduzindo a dependência do automóvel em favor do modo pedonal, da bicicleta ou dos transportes públicos; melhorar a segurança e a qualidade de vida nos acessos à escola; e sensibilizar a comunidade escolar para uma mobilidade mais sustentável. Pode envolver um ou mais estabelecimentos de ensino.⁷⁶

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)

Os planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS, ou SUMP – *Sustainable Urban Mobility Plan*) são planos setoriais abrangentes, que visam dar resposta aos desafios da mobilidade urbana e, simultaneamente, a desafios ambientais, sociais e económicos, designadamente: garantir a todos os cidadãos opções de mobilidade que permitam o acesso a destinos e serviços; melhorar a segurança rodoviária; reduzir a poluição atmosférica e sonora, as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e o consumo de energia; melhorar a eficiência e a relação custo-eficácia do transporte de pessoas e bens; contribuir para melhorar a atratividade e a qualidade do ambiente urbano e do design urbano para os benefícios dos cidadãos, da economia e da sociedade como um todo.⁷⁷

Planos municipais de Ordenamento do Território (PMOT)

São instrumentos de natureza regulamentar, aprovados pelos municípios, que estabelecem o regime de uso do solo, definindo modelos de evolução previsível da ocupação humana e da organização de redes e sistemas urbanos e, na escala adequada, parâmetros de aproveitamento do solo e da garantia da qualidade ambiental. De acordo com o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) – Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio –, os PMOT subdividem-se em três tipos principais: Planos Diretores Municipais (PDM), os Planos de Urbanização (PU) e os Planos de Pormenor (PP).

⁷⁶ Em Portugal o transporte escolar é regulamentado pelo Decreto-Lei n.º 15/2007, de 19 de janeiro - Regime Jurídico do Transporte Escolar, e pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro - Regulamento de Segurança Rodoviária.

⁷⁷ Fonte: Orientações para a Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, IMT, 2024



| | |
|---|---|
| Ponto de acesso nacional (National Access Point – NAP) | Interface digital criada por um Estado-Membro que constitui um ponto único de acesso aos dados. ⁷⁸ |
| Prazo (contexto de Planeamento) | <ul style="list-style-type: none"> • Longo prazo: No contexto do planeamento, corresponde a um horizonte temporal, em geral, de duração superior a seis anos. • Médio prazo: No contexto do planeamento, corresponde, em regra, a um horizonte temporal entre quatro e seis anos. • Curto prazo: No contexto do planeamento, corresponde a um horizonte temporal de cerca de um ano.⁷⁹ |
| Princípio DNSH (Não Prejudicar Significativamente) | Refere-se à obrigação de garantir que uma atividade não cause danos relevantes a nenhum dos seis objetivos ambientais definidos pela UE. ⁸⁰ |
| Pobreza na Mobilidade ou "Transport poverty" | <p><i>"Incapacidade ou a dificuldade dos indivíduos e das famílias em suportar os custos do transporte privado ou público, ou a falta ou a limitação de acesso ao transporte necessário para acederem a serviços e atividades socioeconómicos essenciais, tendo em conta o nacional e espacial".</i></p> <p>A definição da Pobreza na Mobilidade "(...) inclui três dimensões: a) <i>Comportabilidade dos preços: a capacidade dos indivíduos e dos agregados familiares para pagar transportes privados ou públicos</i> b) <i>Disponibilidade dos transportes: a existência e frequência dos serviços de transporte</i> c) <i>Acessibilidade: a capacidade dos indivíduos e dos agregados familiares para alcançarem serviços e atividades socioeconómicas essenciais num prazo razoável. Uma quarta dimensão, a «adequação do sistema de transportes», (...) a facilidade de utilização do sistema (...) A «adequação» inclui vários elementos adicionais, como a fiabilidade, a adequação para as pessoas que os utilizam para o trabalho e/ou a prestação de cuidados (tais como viagens de e para locais de trabalho e transporte de</i></p> |

⁷⁸ Fonte: REGULAMENTO (UE) 2023/1804 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 13 de setembro de 2023 relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE

⁷⁹ Fonte: Glossário do Ciclo de Políticas Públicas, março de 2025, Equipa Multissetorial de Planeamento da REPLAN – Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública

⁸⁰ Fonte: Regulamento (UE) 2020/852 – Art. 17



*crianças), a segurança do sistema de transportes e a sua disponibilidade fora do horário de transporte principal, se não existem obstáculos e se as informações sobre as possibilidades de viagem estão amplamente disponíveis(...)*⁸¹

Polos geradores e atratores de deslocações

Polos de atividade (incluindo empresas) e equipamentos coletivos que, independentemente do sector em que operam, geram/atraem um volume significativo de deslocações seja de colaboradores, de visitantes e/ou de fornecedores. Neste conceito incluem-se médias e grandes unidades/complexos de atividade - empresas/parques empresariais e tecnológicos; áreas/centros comerciais; áreas industriais e logísticas; equipamentos coletivos (hospitais, universidades, escolas, estádios, entre outros).

Poluentes atmosféricos

As substâncias químicas que são introduzidas no ar ambiente e alteram a sua constituição natural e podem ser responsáveis por efeitos nocivos na saúde humana e/ou no ambiente são denominados poluentes.

Os poluentes podem ser emitidos diretamente para a atmosfera, designando-se por isso poluentes primários, ou podem resultar de reações químicas que ocorrem na atmosfera entre os poluentes primários ou entre os poluentes e os seus constituintes naturais, designando-se por poluentes secundários.

Os poluentes podem ter maior ou menor impacto na qualidade do ar consoante a sua composição química e as quantidades emitidas que determinarão as concentrações em que estes ocorrem na atmosfera.

Os efeitos nocivos dos poluentes na saúde humana e no ambiente dependem da sua concentração na atmosfera e do tempo de exposição.

Os transportes são um dos principais contribuintes para as emissões de certos poluentes atmosféricos, como os óxidos de azoto (NO_x) e as partículas (PM), que muito contribuem para os problemas de qualidade do ar. As PM, óxidos de azoto (NO_x), hidrocarbonetos não queimados (HC) e monóxido de

⁸¹ Fonte: artigo 2.º do Regulamento (UE) 2023/955 do Parlamento Europeu e do Conselho, que cria o Fundo Social em matéria de Clima; RECOMENDAÇÃO (UE) 2025/1021 DA COMISSÃO de 22 de maio de 2025 sobre a pobreza em matéria de transportes: assegurar uma mobilidade portátil, acessível e equitativa



carbono (CO) são regulamentadas na União Europeia através de regulamentos - Normas Euro.

R

| | |
|--|--|
| <p>Suporte de bicicletas <i>(Rack&Ride)</i></p> | <p>Dispositivo mecânico instalado na parte frontal ou traseira de um autocarro que permite aos passageiros transportar bicicletas de forma segura durante a viagem, facilitando a intermodalidade entre bicicleta e transporte coletivo.⁸²</p> |
| <p>Rede Global da RTE-T</p> | <p>Rede composta por todas as infraestruturas de transporte existentes e planeadas da rede transeuropeia de transportes, bem como pelas medidas destinadas a promover uma utilização eficiente e sustentável do ponto de vista social e ambiental dessa mesma infraestrutura, e cuja conclusão tem, como prazo, 31 de dezembro de 2030.⁸³</p> |
| <p>Rede Principal da RTE-T</p> | <p>Rede composta pelas partes da rede transeuropeia de transportes que serão desenvolvidas prioritariamente, e concluídas até 31 de dezembro de 2040, para cumprir os objetivos de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.⁸⁴</p> |
| <p>Rede Principal Alargada da RTE-T</p> | <p>Rede composta pelas partes da rede transeuropeia de transportes que serão desenvolvidas prioritariamente, e concluídas até 31 de dezembro de 2050, para cumprir os objetivos de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.⁸⁵</p> |
| <p>Rede de transportes públicos</p> | <p>Conjunto articulado de infraestruturas, linhas, serviços e paragens que assegura a mobilidade dos passageiros num território, estruturado para favorecer a intermodalidade e a cobertura das necessidades de mobilidade.</p> |
| <p>Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)</p> | <p>A rede transeuropeia de transportes é um instrumento de política fundamental para o planeamento e desenvolvimento de uma infraestrutura de transportes coerente, eficiente, multimodal e de elevada qualidade em toda a União Europeia. A rede inclui caminhos-de-ferro, vias navegáveis interiores, rotas marítimas de curta distância e</p> |

⁸² Fonte: Interreg Europe ([Boas Práticas](#))

⁸³ Fonte: Regulamento UE 2024-1679

⁸⁴ *idem*

⁸⁵ *ibidem*



estradas que ligam nós urbanos, portos marítimos e interiores, aeroportos e terminais de mercadorias.

A rede transeuropeia de transportes abrange projetos de interesse comum destinados a criar novas infraestruturas de transportes ou a modernizar as existentes, para colmatar lacunas, eliminar estrangulamentos e eliminar barreiras técnicas aos fluxos de transporte entre os Estados-Membros da UE. Em conjunto com as redes transeuropeias da energia e de telecomunicações, a rede transeuropeia de transportes tem por função criar uma infraestrutura moderna e eficaz para ligar as regiões da Europa e as redes nacionais. As redes transeuropeias de transportes, de energia e de telecomunicações são indispensáveis para o bom funcionamento do mercado único da União Europeia e para o emprego, dado que asseguram a livre circulação de mercadorias, de pessoas e de serviços.

Os artigos 170.º, 171.º, 172.º e 194.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia constituem a base jurídica das RTE.

Rede Urbana

Uma rede urbana é entendida como o conjunto de cidades e aglomerados urbanos interligados entre si por meio de diferentes formas de comunicação e infraestrutura, como estradas, ferrovias, redes de telecomunicações e fluxos económicos, sociais e culturais. A rede urbana é composta pelas relações de interdependência entre diferentes centros urbanos, que podem variar em tamanho e função. Esses centros são organizados de maneira hierárquica, e a rede pode ser classificada com base na importância ou no papel que cada cidade desempenha na estrutura da rede como um todo, tendo em conta a conectividade (a forma como as cidades estão ligadas entre si através de infraestrutura física e serviços, como transportes e comunicação), a hierarquia urbana (classificação das cidades de acordo com seu tamanho, influência económica, política e cultural), e fluxos (de pessoas, bens e serviços).

Regiões Periféricas e Ultra-Periféricas

As Regiões Periféricas são territórios que, embora integrados num Estado, se localizam afastados dos principais centros políticos, económicos e logísticos, apresentando frequentemente constrangimentos ao nível da



acessibilidade, conectividade, desenvolvimento económico e coesão territorial.

As Regiões Ultraperiféricas (RUP) constituem um subconjunto específico da União Europeia, caracterizado pela sua distância geográfica significativa do continente europeu, insularidade, pequena dimensão, relevo e clima difíceis, bem como dependência económica de um número reduzido de produtos. Estas características estruturais permanentes justificam a adoção de medidas específicas e diferenciadas no âmbito das políticas da União, conforme previsto nos Tratados.

No contexto da UE, são consideradas Regiões Ultraperiféricas: os Açores e a Madeira (Portugal), as Canárias (Espanha) e vários territórios franceses ultramarinos.⁸⁶

| | |
|------------------------------------|--|
| Repartição modal | Proporção de viagens ou transporte de cargas realizada por cada modo de transporte disponível |
| Rotação (de estacionamento) | Número de veículos estacionados por lugar de estacionamento e num determinado intervalo de tempo. |
| Ruído ambiente | Um som externo indesejado ou prejudicial gerado por atividades humanas, incluindo o ruído produzido pela utilização de grandes infraestruturas de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo e instalações industriais, designadamente as definidas no anexo i do Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto. ⁸⁷ |

S

| | |
|---|--|
| Saturação (da rede rodoviária) | Sobrecarga da rede rodoviária que ocorre quando esta está a receber mais tráfego do que aquele que consegue suportar. |
| Serviço público | Atividade de interesse geral (mobilidade, acessibilidade, coesão territorial) fornecida por entidades públicas ou privadas sob regime de obrigação de serviço público, com condições de continuidade, regularidade, segurança e qualidade definidas por lei. |
| Segurança nos transportes públicos | Conjunto de normas, procedimentos, formação de pessoal e infraestruturas que visam prevenir riscos, acidentes e atos |

⁸⁶ FONTE: União Europeia. Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), artigo 349.º.

⁸⁷ Fonte: Alínea r), do artigo 3.º - Definições, do Decreto-Lei n.º 84-A/2022, de 9 de dezembro - Altera o regime de avaliação e gestão do ruído ambiente, transpondo diversas diretivas da União Europeia



| | |
|---|--|
| | ilícitos, garantindo integridade física dos passageiros e operadores. |
| Sistema de estradas elétricas | Instalação física ao longo de uma estrada para a transferência de eletricidade para um veículo elétrico enquanto o veículo se encontra em movimento. ⁸⁸ |
| Sistema de Transportes | Em Portugal, não existe uma definição direta de sistema de transportes na legislação existente, mas um sistema de transportes no contexto legal português é geralmente entendido como o conjunto de infraestruturas, serviços, modos de transporte e operadores que garantem a mobilidade de pessoas e bens dentro do território nacional, sendo fundamental para a organização e desenvolvimento do país. |
| Sistema de transporte sustentável | Um sistema de transporte sustentável é aquele que: <ul style="list-style-type: none"> • Permite responder às necessidades básicas de acesso e desenvolvimento de indivíduos, empresas e sociedades, com segurança e de modo compatível com a saúde humana e dos ecossistemas, promovendo igualmente a equidade dentro e entre gerações sucessivas, causando o menor impacto no ambiente, recorrendo a fontes de energia limpas e preferencialmente renováveis e geradoras de reduzidos níveis de ruído; • É acessível (custos), opera de forma justa e eficiente, oferece uma escolha de modos de transporte e apoia uma economia competitiva, bem como um desenvolvimento regional equilibrado; • Limita as emissões e os resíduos à capacidade de absorção do planeta, utiliza recursos renováveis a um ritmo igual ou inferior ao da sua geração, e utiliza recursos não-renováveis a um ritmo igual ou inferior ao de desenvolvimento dos seus substitutos renováveis, ao mesmo tempo que minimiza o impacto sobre o uso do solo e a geração de ruído.⁸⁹ |
| Sistemas de transportes inteligentes (STI) | Os Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) são aplicações avançadas que, sem serem dotadas de inteligência enquanto tal, se destinam a prestar serviços inovadores no |

⁸⁸ Fonte: REGULAMENTO (UE) 2023/1804 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 13 de setembro de 2023 relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE

⁸⁹ Fonte: Conselho Europeu dos Ministros de Transportes (CEMT), 2001



âmbito dos diferentes modos de transporte e de gestão do tráfego, permitindo uma melhor informação dos utilizadores e a utilização mais segura, mais coordenada e mais «inteligente» das redes de transporte. Os STI combinam as telecomunicações, a eletrónica e as tecnologias da informação com a engenharia dos transportes por forma a planear, conceber, operar, manter e gerir os sistemas de transportes.⁹⁰

Sistema Urbano

O conceito de sistema urbano, em Portugal, não é dado por uma definição legal específica, mas é tratado de forma implícita na legislação sobre urbanismo, ordenamento do território e planeamento urbano, sendo explicitamente referida nos Planos Diretores Municipais (PDM) e no Programa Nacional para o Ordenamento do Território (PNPOT). O sistema urbano pode ser entendido como o conjunto de infraestruturas, funções urbanas, espaços e serviços que garantem a qualidade de vida e o funcionamento sustentável das cidades.

Stakeholders

Atores com interesses diretos na temática abordadas; partes interessadas.⁹¹

T

Tarifa

Valor monetário pago pelo utilizador pela prestação de um serviço de transporte, definido pelo operador ou pela entidade competente, podendo variar conforme o modo de transporte, a distância, o tipo de serviço, o período temporal ou o regime aplicável. A tarifa pode assumir diferentes formas, incluindo bilhete simples, passes, pacotes multimodais ou outras modalidades tarifárias previstas contratualmente ou em regulamento.

Tarifa Social

Regime de tarifário reduzido destinado a utilizadores em situação de vulnerabilidade económica, definido por despacho da autoridade de transportes e apoiado em mecanismos de comparticipação financeira previstos na Lei n.º 52/2015.

⁹⁰ Fonte: Considerando 3 e 4 (parcialmente) da DIRECTIVA 2010/40/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte

⁹¹ Fonte: Caderno Técnico para a Logística Urbana



| | |
|---|---|
| Taxa de Motorização | Relação entre o número de veículos ligeiros e o número de habitantes (em geral expresso em número de veículos por 1000 habitantes). |
| Taxa de ocupação de estacionamento | Relação entre a procura (número de veículos estacionados em situação legal) e a oferta de estacionamento (número de lugares de estacionamento). |
| Taxa de ocupação dos veículos | Relação entre o número médio de passageiros que ocupam simultaneamente um veículo e a lotação permitida. |
| Taxa de saturação (estacionamento) | Relação entre a procura total (número de veículos estacionados) e a oferta de estacionamento (número de lugares de estacionamento). |
| Taxa de utilização automóvel | Percentagem de população com carro próprio que o usa diariamente nas suas deslocações, qualquer que seja o motivo. |
| Teletrabalho | <p>Em Portugal, a definição de teletrabalho é estabelecida pelo Código do Trabalho, que passou a regulamentar essa modalidade de trabalho de forma mais clara com a Lei n.º 83/2021, de 6 de dezembro, que introduziu alterações no regime do teletrabalho, em resposta à pandemia de COVID-19. A definição de teletrabalho pode ser encontrada nos artigos 165.º e 166.º do Código do Trabalho.</p> <p>De acordo com o Código do Trabalho, teletrabalho é definido como a prestação de trabalho, de forma regular, fora das instalações do empregador, utilizando tecnologias de informação e comunicação (TIC) para executar as tarefas que habitualmente seriam realizadas no local de trabalho.</p> |
| Telemática | Serviços informáticos prestados através de redes de comunicações. ⁹² |
| Território de Baixa Densidade | Áreas geográficas (municípios ou freguesias) identificadas pelo programa Portugal 2030 com densidade populacional reduzida e condições socioeconómicas mais frágeis, que beneficiam de medidas de “diferenciação positiva” (como avisos de financiamento específicos, majoração da taxa de apoio ou critérios de bonificação) para promover a coesão territorial. |
| Título de transporte | Documento que comprova o direito de utilização do serviço de transporte público regular de passageiros. |

⁹² Fonte: Caderno Técnico para a Logística Urbana



| | |
|---|--|
| Track & tracing | Sistema de identificação que permite o seguimento e a localização da mercadoria durante todo o seu trajeto (mesmo utilizando vários modos de transporte) até ao seu destino final. |
| Tráfego médio diário anual (TMDA) | Média ponderada anual do tráfego diário |
| Transbordo | Transbordo consiste no ato de mudança de meio de transporte (multimodal) ou de veículos do mesmo meio de transporte (monomodal). |
| Transbordo de carga ou “Transshipment” | Operação de passagem de mercadorias de um meio de transporte para outro (transbordo de mercadorias). ⁹³ |
| Transformação Digital | <p>É a integração das tecnologias digitais nas operações de empresas e serviços públicos, bem como o impacto das tecnologias na sociedade. As plataformas digitais, a Internet das Coisas, a computação em nuvem, a cadeia de blocos ("blockchain") e a inteligência artificial estão entre as tecnologias mais presentes. Afeta vários setores como os transportes, a energia, as telecomunicações, os serviços financeiros, a produção industrial, os cuidados de saúde, o setor agroalimentar, e transformam a vida das pessoas.</p> <p>As tecnologias podem ajudar a otimizar a produção, reduzir as emissões e o desperdício, aumentar as vantagens competitivas das empresas e trazer novos serviços e produtos aos consumidores.⁹⁴</p> |
| Transição Digital | <p>Processo de integração de tecnologias digitais em todos os setores da economia e da sociedade, com o objetivo de melhorar a eficiência, a competitividade e a sustentabilidade. Este processo é guiado por políticas que visam capacitar pessoas, empresas e administrações públicas com novas tecnologias, garantindo que todos possam beneficiar da transformação digital. Em Portugal, o Plano de Ação para a Transição Digital destaca três pilares principais para acelerar a digitalização do país e garantir que ninguém fique para trás:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Capacitação e inclusão digital das pessoas. |

⁹³ *idem*

⁹⁴ Fonte: [Moldar a transformação digital: a estratégia da UE explicada | Temas | Parlamento Europeu](#), Parlamento europeu



| | |
|--------------------------------------|---|
| | <p>2. Transformação digital do tecido empresarial.</p> <p>3. Digitalização do Estado.⁹⁵</p> |
| Transporte Combinado | <p>O transporte combinado é um sistema de transporte de mercadorias no qual são utilizados dois ou mais modos de transporte na mesma cadeia logística, mantendo a unidade de carga (por exemplo, contentor, caixa móvel ou semirreboque) durante todo o percurso, de modo a reduzir custos, aumentar a eficiência e diminuir impactos ambientais, recorrendo frequentemente ao transporte rodoviário apenas nos troços inicial e final. Este tipo de transporte visa otimizar as vantagens comparativas de cada modo (rodoviário, ferroviário, marítimo ou fluvial), promovendo uma mobilidade mais sustentável e interoperável.⁹⁶</p> |
| Transporte coletivo | <p>Modalidade de transporte que permite a viagem simultânea de vários passageiros num mesmo veículo, organizada por operadores públicos ou privados, com horários, percursos e condições de acesso previamente definidos. Abrange diferentes modos de transporte, nomeadamente o rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo, podendo assumir natureza regular ou ocasional, e ser prestado com ou sem fins lucrativos.</p> |
| Transporte flexível/ a pedido | <p>Modalidade de serviço público de transporte em que percursos, horários e paragens podem ser ajustados, por solicitação prévia do utente ou em função de sistemas de reserva, para servir áreas de baixa densidade ou horários de pouca procura.</p> |
| Transporte individual | <p>Modalidade de transporte de passageiros em que o veículo é utilizado por uma única pessoa ou por um grupo restrito, sem partilha com terceiros estranhos à viagem. Pode ser realizado com recurso a veículo próprio, táxi, TVDE ou outros serviços sob pedido, sendo prestado de forma direta entre o ponto de origem e o de destino, fora de circuitos regulares ou horários fixos.</p> |

⁹⁵ Fonte: [Construir o futuro digital da Europa - Comissão Europeia; Início - Portugal Digital](#)

⁹⁶ FONTE: União Europeia. Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos tipos de transporte combinado de mercadorias entre Estados-Membros.



| | |
|--|---|
| Transporte militar | “transporte militar” significa o transporte de equipamento, bens ou pessoas, realizado diretamente pelas forças armadas, bem como o transporte efetuado em seu nome por empresas civis ou outros contratantes por elas contratados, incluindo no contexto de um exercício, operação ou missão militar, e incluindo o transporte, tripulado ou não tripulado, de veículos, embarcações ou aeronaves por meios de propulsão próprios. |
| Transporte multimodal | Transporte de mercadorias ou de passageiros através de, pelo menos, dois modos de transporte diferentes. |
| Transportes Partilhados ou <i>Sharing</i> | Atividades de <i>sharing</i> são modelos de negócio que colocam à disposição de um utilizador veículos de passageiros, com ou sem motor, para utilização pública, durante períodos de curta duração, tipicamente integrados nas soluções de transporte urbano e de curta distância. Entendem-se por períodos de curta duração e de curta distância a utilização do veículo durante não mais do que 12 horas, até que o mesmo seja libertado para uso por outro cliente, período durante o qual o veículo não deve percorrer mais do que 100 km. No âmbito da atividade de <i>sharing</i> , podem ser objeto de contrato de aluguer, os seguintes veículos: Velocípedes; Automóveis ligeiros de passageiros; Motociclos; Ciclomotores; Triciclos e Quadriciclos. ⁹⁷ |
| Transporte público regular de passageiros | Serviço público de transporte coletivo prestado de forma contínua, periódica e previsível, com percursos, paragens, horários e tarifário aprovados pela respetiva autoridade de transportes, acessível a todos os utentes mediante título de transporte válido, seja ele ocasional ou assinatura. |
| U | |
| Última milha (Last mile) | Refere-se ao último troço do percurso: no caso de mercadorias, da entrega de mercadorias em espaço urbano; e no caso de passageiros, é a última etapa de uma viagem multimodal. ⁹⁸ |

⁹⁷ Fonte: Decreto-Lei n.º 181/2012, de 06 de agosto, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 47/2018, de 20 de junho

⁹⁸ Fonte: Caderno Técnico para a Logística Urbana



| | |
|---|---|
| <p>Utilizadores vulneráveis de transportes</p> | <p>Indivíduos e famílias em situação de pobreza de mobilidade, mas também indivíduos e famílias, incluindo os de rendimentos baixos e os de rendimentos médios mais baixos, que são significativamente afetados pelo impacto nos preços decorrente da inclusão do transporte rodoviário no âmbito de aplicação da Diretiva 2003/87/CE, e que não dispõem de meios para adquirir veículos com nível nulo ou baixo de emissões ou para mudar para modos de transporte sustentáveis alternativos, incluindo transportes públicos.⁹⁹</p> |
| <p>Urbanismo de Proximidade</p> | <p>Conceito de planeamento centrado na promoção de espaços urbanos “de curta distância”, onde os diferentes usos e atividades (habitação, comércio, serviços ou equipamentos) estão integrados de forma a permitir que os cidadãos acedam às necessidades diárias (educação, emprego, transportes, saúde, lazer, comércio, etc.) com deslocações mínimas e tendencialmente nulas em emissões de carbono. Este modelo de ordenamento do território encontra-se referenciado no âmbito da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030.</p> |
| <p>V</p> | |
| <p>Veículo híbrido elétrico recarregável (Plug-in)</p> | <p>Veículo elétrico com um motor de combustão convencional combinado com um sistema de propulsão elétrica que pode ser carregado a partir de uma fonte de alimentação elétrica externa.¹⁰⁰</p> |
| <p>Veículo elétrico</p> | <p>Veículo a motor equipado com um grupo motopropulsor que contém, pelo menos, um mecanismo elétrico não periférico como conversor de energia, dotado de um sistema elétrico recarregável de armazenamento de energia, o qual pode ser carregado externamente.¹⁰¹</p> |

⁹⁹ Fonte: Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade; REGULAMENTO (UE) 2023/955 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 10 de maio de 2023 que cria o Fundo Social em matéria de Clima e que altera o Regulamento (UE) 2021/1060

¹⁰⁰ Fonte: REGULAMENTO (UE) 2023/1804 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 13 de setembro de 2023 relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE

¹⁰¹ *idem*



| | |
|--|---|
| Veículo elétrico a bateria | Um veículo elétrico que funciona exclusivamente com o motor elétrico, sem fonte de propulsão secundária. ¹⁰² |
| Veículo com nível nulo ou baixo de emissões | Um automóvel de passageiros ou um veículo comercial ligeiro com emissões, medidas no tubo de escape, entre zero e 50 g de CO ₂ /km, determinadas nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151 ¹⁰³ |
| Velocípede | De acordo com o artigo 112.º do Código da Estrada, velocípede é o veículo com duas ou mais rodas, acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos. ¹⁰⁴ |
| Vias de Alta Ocupação (VAO) | Faixas de rodagem cuja utilização é restrita a veículos ligeiros de passageiros com mais do que um ocupante, podendo ser VAO2+ (quando se aceite a circulação de viaturas com 2 ou mais ocupantes) ou VAO3+ (de três ou mais ocupantes), durante todo ou parte do dia (por exemplo, apenas nas horas de ponta). O objetivo das VAO é proporcionar aos utilizadores destas vias uma viagem mais rápida quando comparada com a dos utilizadores das restantes vias (nomeadamente no caso de automóveis com apenas um único ocupante), durante períodos congestionados. As VAO podem permitir ainda a circulação de determinados veículos com melhor desempenho ambiental, tal como veículos elétricos e transportes públicos coletivos (VAO+BUS+E). A implementação deste tipo de medida destina-se a incentivar um maior número de utilizadores do transporte coletivo, bem como de modos de partilha de veículos (carpooling). Permite também otimizar a utilização de uma determinada rodovia, com a consequente redução per capita das emissões de poluentes atmosféricos e do consumo de energia. Contribui ainda para a promoção de uma maior sustentabilidade dos transportes em meio urbano. ¹⁰⁵ |

¹⁰² *ibidem*

¹⁰³ Fonte: REGULAMENTO (UE) 2019/631 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 17 de abril de 2019 que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos

¹⁰⁴ Fonte: Documento Normativo para os Arruamentos Urbanos, Fascículo III

¹⁰⁵ Fonte: Programa de Execução do Plano de Melhoria da Qualidade do Ar na Região de Lisboa e Vale do Tejo, Despacho n.º 20763/2009



| | |
|---|--|
| Viagem | (ver deslocação) |
| Vias de tráfego para velocípedes | São rodovias com velocípedes, onde a via de tráfego destinada ao trânsito de velocípedes está separada das restantes vias de tráfego apenas através de marca rodoviária. Este conceito substitui o conceito de faixa ciclável, que integrava o Glossário de 2011. ¹⁰⁶ |
| Volume de tráfego | Número de veículos que passa numa determinada secção de uma via, num determinado intervalo de tempo (hora, dia, etc.). Dependendo do objetivo do estudo, os volumes podem ser referidos a um ou dois sentidos do movimento. |

Z

| | |
|---|--|
| Zona de emissões reduzidas (ZER) | <p>Áreas onde se restringe a entrada e circulação de veículos mais poluentes. Todas as ZER existentes na Europa dirigem-se a veículos pesados de mercadorias e pesados de passageiros, enquanto algumas englobam também ligeiros de mercadorias, ligeiros de passageiros e motociclos. A maioria das ZER atuais funciona 24 horas por dia, 365 dias por ano, exceto as ZER italianas (apenas operam em parte do dia e durante o período de Inverno).</p> <p>Zonas de Zero Emissões (ZZE) - apenas são permitidos veículos com emissões zero.</p> <p>Zonas de Emissões Reduzidas (ZER) - são permitidos veículos poluentes que obedeçam a determinados critérios.¹⁰⁷</p> |
| Zona 30 | <p>O conceito de zona 30 estrutura-se em torno da redução dos volumes de tráfego motorizado, e da melhoria das condições de segurança das deslocações, em particular dos peões e dos ciclistas, através da imposição de uma velocidade limite de circulação reduzida para todos os veículos (30km/h).</p> <p>Com estas medidas pretende-se reduzir o volume de tráfego rodoviário nestas zonas, dando prioridade aos peões e ciclistas. As restrições de velocidade podem efetuar-se com medidas no desenho urbano ou com sinalização vertical e horizontal. Regra geral existe separação entre o espaço</p> |

¹⁰⁶ Fonte: Documento Normativo para os Arruamentos Urbanos, Fascículo III

¹⁰⁷ Fonte: Programa de Execução do Plano de Melhoria da Qualidade do Ar na Região de Lisboa e Vale do Tejo



| | |
|---|--|
| | destinado aos peões e o espaço destinado aos restantes modos. ¹⁰⁸ |
| Zona de encontro ou de coexistência | <p>Também chamadas de áreas ou zonas de prioridade ao peão, são áreas delimitadas e devidamente sinalizadas, com prioridade dos modos não motorizados e com velocidade máxima limitada a 20 km/h. Caracterizam-se por intervenções no espaço urbano ao nível do desenho urbano e do volume de trânsito, que permitem a coexistência de todos os modos no mesmo espaço.</p> <p>Privilegiar as funções sociais do espaço, é um dos pontos-chave destas áreas que se dividem em dois tipos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zonas residenciais e de estadia, com funções essencialmente residenciais e baixo tráfego, onde são aplicadas velocidade de circulação mais baixas e se privilegiam as atividades na rua, sendo por ex., permitido brincar; • Zonas de encontro ou de coexistência, associadas a áreas com forte fluxo de pessoas (áreas de comércio e serviços), mas também de veículos. |
| Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL) | Zonas em espaço público onde o estacionamento é permitido apenas por um tempo limitado, visando a rotatividade de lugares e a gestão da procura. ¹⁰⁹ |
| Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC) | Áreas urbanas com restrição total ou parcial ao acesso de veículos motorizados, com o objetivo de promover a mobilidade sustentável, segurança e qualidade de vida urbana. ¹¹⁰ |

¹⁰⁸ Fonte: Adaptado da Coleção de Brochuras relativas a Soluções de Mobilidade Sustentável, Metodologias e Instrumentos Técnicos, IMTT/Transitec Portugal, 2010

¹⁰⁹ Fonte: Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e Regulamentos Municipais – várias autarquias (Setúbal, Lisboa, Porto, entre outras)

¹¹⁰ *idem*



IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Avenida Elias Garcia, 103

1050-098 Lisboa

www.imt-ip.pt



Cofinanciado pelo Mecanismo Interligar a Europa - União Europeia

This project is co-financed by the European Commission under the CEF Transport Programme Grant Agreement no. 101225365 (24-PT-TC-BUMP PT) CEF-LS