



## **PROJETO DE LEI N.º 185/XV/1.ª**

### **DEFINE AS DIRETRIZES PARA A ELABORAÇÃO DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**

#### **Exposição de Motivos**

Fruto da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização das atividades, a mobilidade, em particular nas grandes cidades e espaços metropolitanos, é hoje uma realidade muito diversificada e complexa, marcada pelo aumento das cadeias de deslocação diárias.

Nas últimas décadas, verificou-se o aumento das distâncias a percorrer e, conseqüentemente, o aumento do tempo de deslocação e o custo das mesmas, tanto mais que se tornou um convite à utilização desmedida do automóvel. Como consequência, observou-se um agravamento de ocupação da rede viária, surgiram os congestionamentos, aumentaram os problemas de saúde pública e degradou-se a qualidade de vida urbana.

Hoje, passadas algumas décadas, a engenharia do tráfego dá lugar ao planeamento da mobilidade urbana sustentável, centrado nas preocupações com as pessoas e com a sua qualidade de vida. Assim, torna-se imperioso a libertação de espaço público para usufruto e interação social, para a vivência urbana e para os modos suaves, em contexto de mais áreas verdes e incremento da segurança e coesão social e territorial.

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável tem essa enorme tarefa. Libertar espaços entre os edifícios que agora são necessários para uma nova vida urbana ao ar livre, em que as pessoas e as futuras gerações deverão voltar a caminhar mais, a andar de bicicleta e a reutilizar a cidade consolidada, com formas mais inteligentes de mobilidade partilhada em tempo real.

O Acordo de Paris, alcançado em 2015, estabeleceu objetivos de longo prazo para a contenção do aumento da temperatura média global a um máximo de 2°C acima dos níveis pré-industriais, com o compromisso, por parte da comunidade internacional, de prosseguir todos os esforços para que esse aumento não ultrapasse 1,5°C, valores que a ciência define como máximos para se garantir a continuação da vida no planeta sem alterações demasiado gravosas.

No quadro da vida nas cidades, grande parte das emissões de CO<sub>2</sub> para a atmosfera resulta do setor dos transportes. Na verdade, este meio de emissão representa cerca de 30% do total de emissões pelo que se afigura urgente rever o modelo de mobilidade e circulação nas áreas urbanas.

Concomitantemente, o Fórum Económico Mundial (WEF) publicou resultados alarmantes para a saúde pública e para a vida nas cidades, onde se demonstra que as pequenas partículas ingeridas, provenientes da poluição do ar, reduzem a esperança média de vida.

Doenças respiratórias, cardiovasculares, obesidade, cancro e outras complicações de saúde podem desenvolver-se devido à poluição atmosférica gerada pelos automóveis e pelos transportes em geral, bem como o tempo gasto no trânsito e a sua exposição à poluição têm trazido efeitos nefastos para a saúde pública.

Visando reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e, simultaneamente, auxiliar aqueles que se deslocam para o trabalho ou escola, mantendo a distância física, várias foram as cidades a nível mundial que tentaram retirar vantagem da pausa forçada, provocada pela pandemia COVID-19, para lançar novas formas de mobilidade positivas para o meio ambiente.

Aliás, neste particular, os ciclos temporais cada vez mais curtos, de fenómenos nocivos, de origem biológica, natural e económica, impõem medidas de prevenção ao nível da mobilidade. Na verdade, vários especialistas referem que teremos de viver em permanentes pandemias, de outras origens e formas, cuja frequência tem ciclos de tempo cada vez mais curtos como se observa, numa década, terem surgido a Gripe A, a SARS e, agora, a COVID-19.

Este é o momento de decidir o que fazer em prol da qualidade de vida das pessoas, da saúde pública e da qualidade do ambiente urbano, planejando cidades mais resilientes. É o momento de aproveitar, também, alguma reflexão e estudos já desenvolvidos ao nível do planeamento da mobilidade para implementar algumas medidas, mesmo que sob a forma de ensaio, de ações ágeis, temporárias, rápidas e flexíveis.

Assim, a dimensão e transversalidade do problema impõe ações devidamente coordenadas, níveis elevados de eficácia, articulação entre os atores, compreensão e aceitação pela comunidade, assumindo, o planeamento, um papel incontornável e decisivo na concretização dos objetivos.

Contudo, as medidas que têm sido implementadas face à emergência da situação já conhecida, não deixam de ser tímidas e demasiado discretas que, pela dispersão que apresentam, continuarão a ser fragmentadas, avulsas e descontínuas no tempo e no território. Esta fragmentação e descontinuidade de políticas, não só não promove ações concertadas, como não criará um ambiente favorável à mudança que urge.

Em 2009, a União Europeia criou o conceito de *Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)* e impulsionou a elaboração destes planos, propondo que sejam uma obrigação legal para as cidades europeias.

Neste contexto relevante sobre o papel determinante do planeamento, diversos estados-membros têm vindo a implementar gradualmente a obrigatoriedade de elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), comumente designados, na União Europeia, por *Sustainable Urban Mobility Plans*.

Os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável têm vindo a fazer o seu caminho na Europa e, como todas as importantes figuras de planeamento, tem evoluído nos seus conceitos e práticas. Assim, desde os planos de transportes e tráfego até estes planos, passou-se de uma visão setorial assente nas grandes infraestruturas, para uma perspetiva holística, integrada e transversal e assente na humanização e vivências urbanas.

Em matéria de planeamento da mobilidade, Portugal assume-se como um dos poucos países europeus que não possui legislação para a elaboração desta tipologia de instrumento de planeamento, o que se pode considerar como um grave atraso estrutural nas políticas públicas de mobilidade e de qualidade de vida urbana.

Por conseguinte, apresenta-se premente, no quadro jurídico português, a existência da figura do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – enquadrado pela adequação à realidade nacional das Diretivas Europeias para o Planeamento e Implementação de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (*Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan - 2nd edition*) – como forma, não só de estabelecer a sua realização, como também de definir os seus respetivos conteúdos materiais e documentais, e, bem-assim, todos os procedimentos de participação e aprovação que lhes estão inerentes.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados do PSD, abaixo assinados, apresentam o seguinte projeto de lei:

## **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS**

### **Artigo 1.º Objeto**

- 1 - O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é um instrumento técnico de apoio à gestão política, capaz de permitir, através do exercício de planeamento integrado entre mobilidade urbana e planeamento do território, fomentar um desenvolvimento urbano mais sustentável, seguro, amigo e inclusivo, onde a qualidade de vida dos cidadãos é o objetivo final deste exercício.
- 2 - Este documento, simples, flexível e ágil, deve integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e mobilidade de todas as pessoas e bens no território, baseado nos princípios da descarbonização da sociedade e da economia, da redução da pegada ecológica e do carbono, no desenho urbano mais intuitivo e mais à escala humana e, na melhoria da saúde pública.

3 - A presente lei tem por objetivo proporcionar uma mudança do paradigma atual das cidades na inversão das atuais prioridades dos modos de mobilidade, apostando em políticas de mobilidade suave, como andar a pé ou privilegiar veículos usados para deslocação de emissões zero, sejam apoiados por motor ou não, em contexto de intermodalidade, em particular nas deslocações por motivos casa-trabalho e casa-escola.

## **Artigo 2.º**

### **Direito à informação e à participação**

1 - Todos os interessados têm direito a ser informados sobre a elaboração, a aprovação, o acompanhamento e a avaliação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

2 - O direito à informação referido no número anterior compreende as faculdades de:

a) Consultar os diversos processos, designadamente os estudos de base e outra documentação, escrita e desenhada, que fundamentem as opções estabelecidas;

b) Obter informações sobre as diversas disposições constantes do plano.

3 - A câmara municipal, entidade responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, deve criar e manter atualizado um sistema que assegure o exercício do direito à informação através do recurso a meios informáticos.

4 - Todas as pessoas, singulares e coletivas, incluindo as associações representativas dos interesses ambientais, económicos, sociais e culturais, têm o direito de participar na elaboração, revisão e avaliação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

5 - O direito de participação referido no número anterior compreende os períodos abertos para a discussão pública, aquando da elaboração do referido Plano, e estes são publicitados através do sítio na *internet* da câmara municipal respetiva.

**CAPÍTULO II**  
**PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**  
**SUSTENTÁVEL**

**Secção I**  
**Competências**

**Artigo 3.º**  
**Competências dos municípios**

São atribuições dos municípios, para além das definidas na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação, e na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, as seguintes:

- a) Elaborar os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável nos termos definidos na presente lei;
- b) Atender ao processo de planeamento e à articulação e integração do plano objeto da presente lei com os restantes instrumentos de planeamento e com os Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de outros municípios ou aglomerados urbanos – como as áreas metropolitanas – sempre que os movimentos pendulares verificados na região assim o justifiquem, podendo resultar, desta articulação, um Plano Supramunicipal;
- c) Executar e monitorizar as medidas do plano ao longo do tempo e elaborar a sua revisão.

## **Artigo 4.º**

### **Competências do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.**

- 1 - São atribuições do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) as determinadas pelo Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na sua redação atual.
- 2 - Sem prejuízo do número anterior, atribui-se ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. a função de registo referente aos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável elaborados pelos municípios, tendente à criação do Sistema Nacional de Informação para a Mobilidade Urbana Sustentável.

## **Secção II**

### **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável**

## **Artigo 5.º**

### **Objetivos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável**

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável apresenta os seguintes objetivos:

- a) Assegurar que o território é acessível e atende às necessidades básicas de mobilidade de todos, proporcionando uma resposta equilibrada aos diversos tipos de procura por serviços de mobilidade e transporte dos cidadãos, serviços e empresas;
- b) Integrar as políticas de desenvolvimento urbano e económico com as políticas de mobilidade, de modo a minimizar as deslocações quotidianas e garantir uma melhor acessibilidade ao território em contextos mais sustentáveis, seguros, amigáveis e inclusivos;
- c) Melhorar a qualidade do ambiente urbano e a vida dos cidadãos, incrementando a qualidade do espaço público para que potencie a sua maior fruição por parte das pessoas, apostando no redesenho da cidade para uma maior praticabilidade dos modos suaves e, conseqüentemente,

contribuindo para a melhoria da saúde pública e atendendo aos requisitos de sustentabilidade, equilibrando a necessidade de viabilidade económica, equidade social, saúde e a qualidade ambiental;

- d) Reduzir a poluição do ar, o ruído, as emissões de gases de com efeito estufa e o consumo de energia;
- e) Fazer um melhor uso do espaço urbano, das infraestruturas e dos serviços de transporte existentes e promover a melhoria dos passeios para a promoção do modo pedonal e a introdução do desenho universal pela eliminação das barreiras urbanísticas e arquitetónicas e, sempre que possível, a integração de percursos acessíveis contínuos ao longo das ruas;
- f) Priorizar as deslocações pedonais em meio urbano e a implementação de caminhos mais intuitivos e curtos para o peão e, em simultâneo, integrar nesses trajetos mobiliário urbano de apoio à caminhabilidade;
- g) Promover o aumento da utilização da bicicleta e através de outros veículos da mobilidade suave, motorizados ou não, através da melhoria dos espaços para a sua circulação, conectando-se, em rede, com os mais relevantes polos geradores de deslocações, não ignorando a necessária melhoria da intermodalidade com restantes modos de transporte e as necessárias infraestruturas de apoio, nomeadamente estacionamentos e áreas de apoio ao ciclista;
- h) Apostar na implementação de sistemas de bicicletas públicas, tendencialmente gratuitas para o utilizador ou integradas em títulos intermodais, e nos modos suaves para os últimos quilómetros de deslocação;
- i) Introduzir sistemas de estacionamento para bicicletas públicas e privadas, elétricas ou convencionais;
- j) Racionalizar gradualmente o número de veículos particulares em circulação, reduzindo as vias que lhes estão afetadas, os congestionamentos

e os seus efeitos, como a ineficiência energética, o ruído, a poluição atmosférica e os acidentes;

- k) Reduzir os estacionamento na via pública, nos territórios urbanos de maior pressão, libertando espaço público para uma maior utilização pelos modos suaves e para o redesenho de lugares de estadia, vivência urbana e contemplação, como praças e pequenos jardins;
- l) Melhorar os transportes públicos de passageiros e, em especial, aumentar as suas frequências e reduzir os tempos de viagem através de concretização de ações de priorização na utilização de determinadas vias ou da criação de plataformas reservadas como corredores BUS;
- m) Garantir a intermodalidade entre os diferentes modos de transporte mediante a criação de estações ou paragens intermodais e a aplicação de sistemas tarifários integrados;
- n) Incrementar, nessas interfaces, a possibilidade de transporte de bicicletas ou outros velocípedes no transporte público rodoviário, ferroviário e fluvial;
- o) Melhorar a acessibilidade física aos veículos de transporte público, às suas paragens, estações ou interfaces, por forma a estas não se constituírem como pontos de rotura no sistema das cadeias de deslocação, relevando o conforto, a segurança, a melhor exposição às condições meteorológicas e a informação em tempo real, nestes lugares de mudança modal, preconizando uma gestão eficiente dos custos associados às características das necessidades de mobilidade identificadas;
- p) Melhorar a segurança rodoviária com vista à redução da sinistralidade;
- q) Criar parques de estacionamento dissuasores para veículos privados motorizados nos acessos às cidades e vilas e na proximidade de estações ou paragens de transporte público;

- r) Regular e controlar o acesso, circulação e estacionamento dos veículos privados motorizados nos centros urbanos e noutras zonas particularmente sensíveis do ponto de vista da mobilidade ou do ambiente, utilizando ferramentas dissuasoras para estimular a mobilidade sustentável e criar áreas de coexistência;
- s) Ordenar e regular as operações de micro e macro logística nas cidades e vilas numa perspectiva de soluções para cargas e descargas potenciando o comércio tradicional;
- t) Contribuir para o aplanar das curvas em horas de ponta, através da concertação social e reorganização dos horários de trabalho e estudo, fomentando, sempre que possível, alguns dias de teletrabalho para diminuição das deslocações e contribuição para a descarbonização;
- u) Incentivar “os caminhos das escolas”, estimulando a mobilidade suave, autónoma e segura por parte dos alunos nos trajetos para os estabelecimentos de ensino e para os locais de lazer e recreio, desenhando zonas envolventes mais tranquilas e seguras, a exemplo, zonas 30 com passeios mais amplos e integrando a comunidade educativa nesta mudança cultural de mobilidade;
- v) Utilizar e aplicar as regras de segurança rodoviária e da mobilidade urbana nas cidades, de forma mais intuitiva e apelativa na sua sinalética urbana, seja vertical ou horizontal, na introdução de pavimentos sonoro-redutores e tintas antiderrapantes, reduzindo troços ou cruzamentos de maior risco pedonal e ciclável e adotando medidas de acalmia de tráfego com vista a uma maior segurança e redução da sinistralidade rodoviária;
- w) Promover a definição de Zonas de Emissão Reduzidas nos centros urbanos em espaços onde, pelas suas características, a pedonalização deve ser priorizada;

- x) Incentivar o uso de energias mais limpas na mobilidade urbana com a implementação de estruturas para o carregamento de veículos elétricos em edifícios ou parques de estacionamento e na via pública;
- y) Estimular a utilização das tecnologias nas soluções de mobilidade em contexto de cidades mais inteligentes;
- z) Trabalhar a mudança de atitudes numa nova cultura de mobilidade através de ações de informação, participação, sensibilização e formação aos diferentes agentes da sociedade civil, reforçando a necessidade de uma mudança de atitude coletiva.

## **Artigo 6.º**

### **Processo de Elaboração**

- 1 - A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é determinada por deliberação da câmara municipal.
- 2 - Cada cidade ou vila sede de concelho e demais aglomerados urbanos classificados como cidade, devem dispor de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, incluindo, contudo, uma visão municipal integrada das diversas redes de mobilidade, mesmo que numa visão mais lata.
- 3 - A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável pressupõe a articulação com os instrumentos de gestão do território vigentes, nomeadamente o Plano Diretor Municipal (PMD) devendo, depois de aprovado, ser vertido no mesmo.
- 4 - Nos casos em que a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável implique a pronúncia de entidades da administração pública com tutela no território, estas devem pronunciar-se no prazo de 20 dias úteis após o pedido de parecer.

## **Artigo 7.º**

### **Conteúdos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável**

1 - Os conteúdos materiais devem apresentar os documentos essenciais para o entendimento dos objetivos e da sua concretização, estabelecendo nomeadamente:

- a) A definição do âmbito, objetivos e organização do plano;
- b) A caracterização e interpretação do território, nomeadamente no que concerne ao enquadramento regional, às formas urbanas e às dinâmicas de planeamento e da demografia, à qualificação da população, às atividades económicas e de emprego, à ocupação residencial, à identificação dos polos geradores de deslocações, aos padrões de mobilidade, à caracterização das infraestruturas e dos modos de deslocação, nomeadamente, o pedonal e acessibilidade universal, o ciclável, os transportes públicos, o transporte individual, as interfaces e intermodalidade, o estacionamento e a micro e macro logística, a segurança viária, a inovação e tecnologias bem como a qualidade do ambiente urbano;
- c) A definição da visão, missão e a estratégia de intervenção;
- d) A definição e integração das propostas de ação, contendo as seguintes áreas: mobilidade pedonal e acessibilidade universal, mobilidade ciclável, promoção e otimização dos transportes públicos, otimização do sistema viário, definição das políticas de estacionamento, logística e intermodalidade, inovação e tecnologias de informação e apoio às soluções de mobilidade, qualificação do espaço público e do ambiente urbano e o incentivo a uma nova cultura de mobilidade;
- e) O desenvolvimento do programa de ação, horizontes temporais de implementação, estimativas de custos e eventuais fontes de financiamento com apresentação das fases incluídas e dos intervalos temporais previstos para cada uma delas.

- f) A definição de indicadores de execução para os objetivos definidos em cada Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e das metas intercalares de forma a permitir os potenciais ajustes necessários;
- g) A definição do processo de gestão do plano, a sua governância e o processo de monitorização.

2 - Os conteúdos documentais do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável são constituídos por:

- a) Relatório do Plano, explicativo do modelo de mobilidade adotado em conformidade com o número anterior;
- b) Plantas setoriais de diagnóstico por área temática da mobilidade, nos casos justificáveis derivado da densidade de informação, nomeadamente no que concerne à mobilidade pedonal e acessibilidade universal, à mobilidade ciclável, aos transportes públicos, ao transporte individual, aos interfaces e intermodalidade, ao estacionamento, à micro e macro logística e à segurança viária;
- c) Planta síntese de diagnóstico da mobilidade urbana;
- d) Plantas setoriais de propostas de ações por área temática da mobilidade, nos casos justificáveis derivado da densidade de informação, nomeadamente no que concerne à mobilidade pedonal e acessibilidade universal, à mobilidade ciclável, à promoção e otimização dos transportes públicos, à otimização do sistema viário, estacionamento e logística, à intermodalidade e à qualificação do ambiente urbano;
- e) Planta síntese das propostas, com a integração de todas as redes propostas;
- f) Participações recebidas em sede de discussão pública e respetivo relatório de ponderação;
- g) Programa de execução, faseamento e financiamento.

**Artigo 8.º**  
**Participação Pública**

- 1 - A deliberação que determina a elaboração do plano estabelece um prazo, que não deve ser inferior a 15 dias, para a formulação de sugestões e para a apresentação de informações, sobre quaisquer questões que possam ser consideradas no âmbito do respetivo procedimento de elaboração.
- 2 - Durante a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve ser garantida a participação dos cidadãos, das organizações políticas, empresariais e comerciais, ecologistas e de residentes, devendo a câmara municipal facultar, aos interessados, todos os elementos relevantes, para que estes possam conhecer o estado dos trabalhos e a evolução da tramitação procedimental, bem como formular sugestões à autarquia.

**Artigo 9.º**  
**Discussão pública**

- 1 - Concluído o período de elaboração, a câmara municipal procede à abertura de um período de discussão pública, através de aviso a divulgar através do respetivo sítio na *internet*, do qual consta o período de discussão, a forma como os interessados podem apresentar as suas reclamações, observações ou sugestões, as eventuais sessões públicas a que haja lugar e os locais onde se encontra publicitada a proposta de plano.
- 2 - O período de discussão pública deve ser anunciado com a antecedência mínima de cinco dias e não pode ser inferior a 20 dias.
- 3 - A câmara municipal pode promover o esclarecimento direto dos interessados através dos quadros técnicos ao seu serviço.
- 4 - Findo o período de discussão pública, a câmara municipal pondera e divulga os resultados através do respetivo sítio na *internet*, e elabora a versão final da proposta de plano para aprovação.

## **Artigo 10.º**

### **Aprovação**

- 1 - No quadro da autonomia das autarquias locais, definida na Constituição da República Portuguesa, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é aprovado em reunião de câmara municipal ou órgão similar no caso de desenvolvido por um aglomerado urbano.
- 2 - A câmara municipal ou entidade responsável pelo aglomerado urbano representado pode submeter o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável à Assembleia Municipal para seu conhecimento.
- 3 - O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, depois de aprovado, deve ser vertido no Plano Diretor Municipal passando a ser parte integrante do mesmo.

## **Artigo 11.º**

### **Vigência**

- 1 - O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável apresenta um prazo de vigência máximo de cinco anos.
- 2 - O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve ser obrigatoriamente revisto por forma a entrar em vigor após o prazo definido no número anterior.
- 3 - O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável deve ser ainda obrigatoriamente revisto quando a respetiva monitorização e avaliação, consubstanciada nos relatórios de estado da mobilidade urbana sustentável, identificarem níveis de execução e uma evolução das condições ambientais, económicas, sociais e culturais que lhes estão subjacentes, suscetíveis de determinar uma modificação do modelo de mobilidade definido.

## **CAPÍTULO III**

### **AVALIAÇÃO**

#### **Artigo 12.º**

##### **Princípio geral**

Os municípios devem promover, permanentemente, a avaliação dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, suportada nos indicadores qualitativos e quantitativos neles previstos.

#### **Artigo 13.º**

##### **Propostas de alteração decorrentes da avaliação**

- 1 - A avaliação pode fundamentar propostas de alteração do plano nomeadamente com o objetivo de:
  - a) Assegurar a concretização dos fins do plano, tanto ao nível da implementação como dos objetivos a médio e longo prazo;
  - b) Corrigir trajetórias indesejadas decorrentes de implementação de determinada ação ou ações do plano;
  - c) Promover a melhoria da qualidade de vida da população e a defesa dos valores ambientais e da saúde, culturais e paisagísticos.
- 2 - As alterações de detalhe ao Plano de Mobilidade Urbana Sustentável podem ocorrer a todo o tempo, não carecendo de procedimento administrativo, mas impondo a aprovação em reunião de câmara da proposta final.
- 3 - As alterações consignadas no número anterior não modificam o prazo para o processo formal de revisão do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

### **Artigo 14.º**

#### **Relatório sobre o estado da mobilidade urbana**

- 1 - A câmara municipal elabora, de dois em dois anos, um relatório sobre o estado da mobilidade urbana, a submeter à aprovação em reunião de câmara.
- 2 - O relatório sobre o estado da mobilidade urbana, referido no número anterior, traduz o balanço da execução das ações definidas no respetivo programa de ação e objeto de avaliação.

### **CAPÍTULO IV**

#### **DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

### **Artigo 15.º**

#### **Aplicação direta**

- 1 - As regras estabelecidas na presente lei aplicam-se aos procedimentos já iniciados à data da sua entrada em vigor.
- 2 - Os municípios que já dispuserem de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável elaborado devem atualizá-lo à luz da presente lei.

### **Artigo 16.º**

#### **Prazo para aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável**

- 1 - No prazo máximo de dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente lei, as cidades ou vilas sede de concelho e demais aglomerados urbanos classificados como cidade devem aprovar o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.
- 2 - A falta de iniciativa, por parte do município, tendente a desencadear o procedimento de elaboração ou revisão do plano, bem como o atraso da mesma revisão por facto imputável à referida entidade, determina a suspensão do respetivo direito de candidatura a apoios financeiros comunitários e nacionais, até à data da conclusão do processo de atualização, bem como a não celebração de contratos-programa em matéria de mobilidade e respetivas infraestruturas.

## **Artigo 17.º**

### **Regiões Autónomas**

A presente lei aplica-se às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo das respetivas competências legislativas próprias.

## **Artigo 18.º**

### **Entrada em vigor**

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Palácio de São Bento, 23 de junho de 2022

#### **A/Os Deputada/os do PSD**

Bruno Coimbra

Sónia Ramos

Hugo Oliveira

Alexandre Simões

Carlos Cação

Jorge Mendes

Rui Cristina

Alexandre Poço

António Prôa

António Topa Gomes

Cláudia André

Cláudia Bento

João Marques

Patrícia Dantas

Paulo Ramalho