

## **OQR MARE: CADERNO DE ORIENTAÇÕES**

### **Recomendações e Avaliação Global**

#### **1. Introdução: o contexto da OQR-MARE**

A OQR MARE – “Mobilidade e Acessibilidade Metropolitana nas Regiões do Sul da Europa” – foi uma Operação Quadro Regional (OQR) co-financiada pelo FEDER no âmbito do Programa INTERREG III C Sul (2005-2008), que visou melhorar a eficácia das políticas e instrumentos de desenvolvimento regional através da troca de informação e partilha de experiências em torno da Mobilidade e Acessibilidade Metropolitana.

Esta Operação teve como objectivo a cooperação como forma de contribuir para a criação e/ou desenvolvimento, ao nível de cada região participante, de uma estratégia integrada e global de mobilidade metropolitana que assegure a qualidade de vida e contribua para um desenvolvimento económico sustentável.

A OQR MARE resultou da parceria entre as autoridades das regiões metropolitanas de Lisboa (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo), Ligúria (Município de Génova) e Valência (Departamento de Infra-estruturas e Transportes do Governo da Região de Valência) e foi a resposta ao interesse manifestado em partilhar experiências e competências para encontrar novas soluções para os problemas de mobilidade que as três regiões metropolitanas enfrentam.

Lisboa, Ligúria e Valência são regiões economicamente dinâmicas que aspiram reforçar a sua competitividade internacional e que têm estratégias para desenvolver as suas infra-estruturas económicas e melhorar o seu crescimento sustentável. A mobilidade metropolitana é um factor chave para o desenvolvimento sustentável, a competitividade e a coesão económica e social nestas regiões.

As três regiões identificaram a mobilidade como um dos maiores desafios para o desenvolvimento e a competitividade internacional. Os custos (em termos de tempo dispendido, sinistralidade, agressão ambiental e qualidade de vida, etc.) têm vindo a aumentar diariamente e as dinâmicas de crescimento urbano instaladas constituem um factor de agravamento destes problemas.

É neste contexto que as três regiões decidiram trabalhar em conjunto para encontrar novas respostas às quatro questões eleitas como centrais para esta OQR:

- a) Quais são os custos das actuais formas de mobilidade e como desenvolver formas alternativas de mobilidade e de acessibilidade;
- b) Como planear e gerir o espaço urbano para melhorar a mobilidade e a eficiência das infra-estruturas;
- c) Como conseguir uma maior eficiência nos transportes públicos na resposta às diferentes necessidades de mobilidade;
- d) Como conhecer a evolução das necessidades da população e aumentar a consciência global em relação aos custos e às externalidades da mobilidade.

A OQR MARE teve como ambição desenvolver a cooperação em torno de um tema central para a competitividade, a coesão e a sustentabilidade do território: a mobilidade nas grandes regiões metropolitanas. Escolheu-se uma abordagem centrada nas noções de acessibilidade e mobilidade, o que levou a uma abordagem global e integrada que se traduziu na escolha das componentes da Operação:

1. Gestão e coordenação da OQR;
2. Aprofundar o conhecimento da mobilidade;
3. Gestão do espaço urbano e novas formas de mobilidade;
4. Inovação nos transportes colectivos;
5. Divulgação de resultados, sensibilização, tomada de consciência e necessidades dos cidadãos.

De um total de 11 candidaturas, foram aprovados e financiados 5 sub-projectos (embora todos os sub-projectos tivessem sido considerados elegíveis, apenas houve enquadramento financeiro para os 5 sub-projectos com classificação mais elevada):

1. TRAMO, liderado pelo Município de Manises
2. ACFER, liderado pela Câmara Municipal de Loures
3. MOBQUA, liderado pela Câmara Municipal de Lisboa
4. FLEXIS, liderado pela Agência de Mobilidade de Génova
5. e-MOBILITY, liderado pela Câmara Municipal de Odivelas

No âmbito da componente 5 foram propostos 3 projectos horizontais, cujo programa e conteúdo foi aprovado pelo comité de gestão da MARE:

1. Observatório de Mobilidade, liderado por Génova
2. Fórum/Centro de Mobilidade, liderado por Lisboa
3. Troca de experiências, liderada por Lisboa

A secção seguinte é dedicada à apreciação global e aspectos positivos da implementação da OQR MARE.

*Está disponível uma síntese global da OQR MARE e dos respectivos sub-projectos e projectos horizontais, em forma de apresentação em power point, anotado. Para consulta de informação mais detalhada sobre a OQR MARE e respectivas acções foi elaborado um CD-ROM, onde estão disponíveis os relatórios finais de cada projecto. É também possível consultar informação no site [www.mare.ccdr-lvt.pt](http://www.mare.ccdr-lvt.pt).*

*Nos quadros seguintes, apresenta-se uma pequena síntese e destacam-se os aspectos positivos e as recomendações suscitadas por cada sub-projecto e projecto horizontal.*

## 2. Análise: apreciação global e aspectos positivos

Sub-projecto	TRAMO
<b>Síntese</b>	<p>O desenvolvimento sustentável das cidades é uma das principais preocupações do ordenamento do território. A mobilidade e a acessibilidade são dois domínios essenciais para o desenvolvimento equilibrado do território. Com este sub-projecto produziu-se uma ferramenta de trabalho, aplicável a cidades com indicadores de desenvolvimento económico e geográfico idênticos, que permite aumentar o conhecimento sobre a mobilidade e a acessibilidade, não apenas para os parceiros europeus implicados, mas também para outras cidades.</p> <p>O sub-projecto desenvolveu também soluções para os problemas de transporte entre as zonas industriais sem transportes públicos e as zonas residenciais cujos fluxos de população colocam problemas de tráfego nas cidades e áreas metropolitanas, através da oferta de alternativas de transporte público colectivo e de soluções inovadoras com recurso a novas tecnologias.</p>
<b>Aspectos positivos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O primeiro aspecto a destacar corresponde à adopção de uma abordagem integrada das questões ligadas à mobilidade nas principais acções que foram desenvolvidas no âmbito do sub-projecto – produção de metodologia orientada para a elaboração de planos de mobilidade, avaliação dos custos externos da mobilidade e implementação de acções de sensibilização para as questões da mobilidade.</li> <li>2. O segundo corresponde à opção pelo desenvolvimento de procedimentos aplicáveis a outros contextos geográficos, o que contribuiu para incrementar o potencial de replicação e a utilidade do projecto.</li> <li>3. O terceiro resulta de ter sido aproveitada a oportunidade para promover um diálogo entre a concepção de metodologias para a elaboração de planos de mobilidade (Regiões de Lisboa e Génova) e a implementação prática desses mesmos planos de mobilidade (Região de Valência).</li> </ol>
<b>Recomendações</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lançamento à escala metropolitana duma ampla acção de sensibilização para as questões da mobilidade (a desenvolver no quadro duma Loja/Fórum de Mobilidade).</li> <li>2. Aprofundamento/concretização da avaliação dos custos externos da mobilidade (a desenvolver no quadro dum Observatório de Mobilidade).</li> <li>3. Aplicação prática dos planos/metodologias desenvolvidas durante o projecto.</li> <li>4. Desenvolvimento da metodologia para a elaboração de planos de deslocação à escala metropolitana.</li> </ol>

<b>Sub-projecto</b>	<b>ACFER</b>
<b>Síntese</b>	<p>A forte utilização do transporte individual nas áreas metropolitanas e a reduzida utilização do transporte ferroviário disponível constituíram o ponto de partida deste sub-projecto, com o qual se pretendeu melhorar a acessibilidade às estações ferroviárias, tirando partido da troca de experiências e conhecimentos e da análise de acções inovadoras.</p> <p>Com a colaboração entre parceiros de regiões europeias implementou-se um projecto que visou a maior utilização do modo ferroviário existente, através da utilização do transporte público rodoviário e da recuperação urbanística de algumas zonas para reforço dos modos suaves de deslocação.</p>
<b>Aspectos positivos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O primeiro aspecto a destacar consiste no sucesso alcançado pelo sub-projecto, assegurado pelos aspectos inovadores, pela utilidade do serviço e pela sua boa promoção junto do público, com excelente material de disseminação. Na prática, as carreiras criadas não funcionaram só como carreiras afluentes ao meio de transporte hierarquicamente superior, mas sobretudo como carreiras de proximidade, servindo os bairros atravessados.</li> <li>2. O segundo consiste na realização duma monitorização detalhada (inquéritos, contagens), que permitiu conhecer o funcionamento das carreiras e corrigir alguns aspectos da exploração ainda durante o decorrer da experiência.</li> <li>3. O terceiro decorre de se ter garantido um bom envolvimento dos operadores na implementação do sub-projecto, favorecendo as perspectivas de continuidade à medida que estes assumiam, na prática, o papel de parceiros do projecto.</li> <li>4. O quarto consiste no elevado potencial de replicação da experiência, não obstante tratar-se de uma acção de dimensão relativamente pequena.</li> <li>5. O compromisso do executivo camarário em continuar o serviço é um bom indicador do sucesso da experiência. No caso de Lisboa, além de se manter o serviço criado (autocarro “Rodinhas”), criaram-se outras duas carreiras nos mesmos moldes noutras localidades do Concelho.</li> <li>6. Intenção de Alicante de, a título experimental, implementar a solução do “Rodinhas”, substituindo o serviço iniciado e, entretanto, descontinuado.</li> </ol>
<b>Recomendações</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aprofundamento das razões que explicam o reduzido n.º de passageiros com transbordo com o caminho-de-ferro.</li> <li>2. Sensibilização dos autarcas para a importância deste tipo de serviços em seminários dedicados ao tema “O papel das autarquias no desenvolvimento da mobilidade sustentável”.</li> <li>3. Aplicação do conceito “Rodinhas” noutros locais das regiões parceiras, nomeadamente em Alicante, numa acção devidamente acompanhada da ampla divulgação da implementação.</li> </ol>

Sub-projecto	MOBQUA
<p><b>Síntese</b></p>	<p>A deslocação em modos suaves (pedonal e ciclável) em contexto urbano é tipicamente observada de forma isolada, merecendo um tratamento especial. O crescente uso da viatura privada, conjugado com a degradação das condições de circulação pedonal (muitas vezes devido à ocupação abusiva do espaço urbano por automóveis), tem induzido uma significativa perda de importância da mobilidade pedonal.</p> <p>O principal objectivo do sub-projecto foi a promoção da mobilidade em modos suaves nas deslocações de curta distância, sobretudo para alguns segmentos da população (estudantes e respectivos acompanhantes, residentes e visitantes por motivos de compras ou lazer). A intervenção implicou a acção conjunta de vários agentes (município, estabelecimentos de ensino e associações de comércio e turismo) visando o desenvolvimento de um esquema que favorece a mobilidade sustentável. A metodologia baseou-se na Agenda 21 e na participação partilhada.</p>
<p><b>Aspectos positivos</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O primeiro aspecto a realçar consiste na variedade de acções de mobilidade não motorizada e gestão de mobilidade, de baixo custo, desenvolvidas no sub-projecto – “<i>pedibus</i>”, “<i>bikebus</i>”, promoção do uso da bicicleta por oferta de estacionamento seguro e gratuito e envolvimento de grupos de utilizadores-chave.</li> <li>2. O segundo consiste na aposta no envolvimento dos principais stakeholders (como a associação de pais, no caso do “<i>pedibus</i>”), aspecto susceptível de favorecer as perspectivas de continuidade das iniciativas.</li> <li>3. O terceiro resulta do elevado potencial de replicação que, não obstante tratar-se de acções de pequena dimensão, favorece as perspectivas de que a disseminação das boas práticas conduza a resultados relevantes.</li> <li>4. O quarto decorre da produção de manuais e material de disseminação que facilitam significativamente a replicação das experiências.</li> <li>5. O facto de a experiência de “<i>pedibus</i>” em Lisboa se ter prolongado em regime de auto-gestão para além do período de execução do projecto é um óptimo indicador do sucesso da experiência.</li> </ol>
<p><b>Recomendações</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alargamento da experiência às outras escolas das regiões participantes, com envolvimento das autarquias e acções de sensibilização da população para a problemática abordada no sub-projecto.</li> <li>2. Aprofundamento do conceito “<i>pedi-shopping</i>”, incluindo a oferta de títulos de Transporte Colectivo (além dos lugares de estacionamento gratuitos já previstos no projecto).</li> </ol>

<b>Sub-projecto</b>	<b>FLEXIS</b>
<b>Síntese</b>	<p>Normalmente, quando se escolhe o meio de transporte para qualquer viagem, o leque de opções é limitado: serviços com baixos custos, horários e percursos rígidos (transporte público tradicional), ou serviços com custos elevados, com maior qualidade e mais comodidade (táxi e automóvel privado). A falta de serviços disponíveis entre estas duas ofertas é um dos limites principais do sistema actual de mobilidade. Embora a mobilidade local seja um mercado regulado, nada obsta que se apoie e favoreça a concepção e desenvolvimento de um sistema de transporte flexível.</p> <p>Um tal sistema oferece uma boa relação qualidade-preço do transporte público tradicional relativamente ao serviço de táxi, tornando-o mais competitivo para satisfazer a crescente procura. O FLEXIS envolveu o desenvolvimento e teste de soluções de mobilidade local que combinam os pontos fortes do transporte público local (horários e percursos fixos) com os dos serviços "à medida".</p>
<b>Aspectos positivos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O primeiro aspecto a realçar consiste no facto de o sub-projecto ter permitido o desenvolvimento e a experimentação de acções de carácter inovador ao nível dos sistemas de transporte público existentes nas regiões envolvidas.</li> <li>2. O segundo consiste no elevado potencial de aprendizagem proporcionado, que resulta do facto de o projecto ter envolvido a implementação de um elevado n.º de experiências.</li> <li>3. O terceiro consiste no elevado potencial de replicação das experiências, que favorece as perspectivas de que a disseminação das boas práticas conduza a resultados relevantes.</li> </ol>
<b>Recomendações</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realização de um estudo comparativo (em termos de estrutura de custos e potencial de geração de receitas) entre serviços flexíveis e regulares.</li> <li>2. Sensibilização dos autarcas para a importância deste tipo de serviços em seminários dedicados ao tema "O papel das autarquias no desenvolvimento da mobilidade sustentável".</li> <li>3. Aplicação dos serviços flexíveis noutros locais das regiões parceiras, numa acção devidamente acompanhada da ampla divulgação da implementação.</li> <li>4. Aposta na "gestão da mobilidade" dos funcionários das autarquias e dos trabalhadores das empresas como instrumento de promoção das alternativas ao Transporte Individual (utilização do Transporte Colectivo e utilização colectiva do Transporte Individual – "car-pooling" e "car-sharing") nas regiões participantes.</li> </ol>

<b>Sub-Projecto</b>	<b>E-MOBILITY</b>
<b>Síntese</b>	<p>O e-MOBILITY visou o desenvolvimento de serviços informativos multimodais para a mobilidade nas três Regiões elegíveis (Ligúria, Lisboa e Valência), que fornecem informação em tempo real e alguns serviços especiais aos utentes das vias rodoviárias e dos transportes públicos, através de um portal web de informação, informação VMS, dispositivos móveis, como PDA/<i>Smart Phones</i>, dispositivos dentro das viaturas ou outros aparelhos multimédia. A gama de serviços oferecidos inclui a informação multimodal e em tempo real, no que diz respeito ao tráfego viário e ao estacionamento disponível.</p> <p>O e-MOBILITY permite que o utilizador saiba, por exemplo, qual o melhor itinerário a seguir até ao seu destino, tendo em conta a informação de tráfego, quando circulará um transporte público, onde encontrar estacionamento disponível e reservar a sua viagem num serviço de transporte flexível ou de “<i>car-sharing</i>”. Em termos de tecnologia, o e-MOBILITY baseia-se em sistemas pré existentes capazes de fornecer informação em tempo real ou quase e os utilizadores podem utilizá-lo facilmente, na sua própria língua. A articulação entre autoridades e operadores públicos e particulares disponibiliza ainda uma elevada quantia de informação sobre a mobilidade.</p>
<b>Aspectos positivos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O primeiro aspecto a realçar corresponde ao facto de o projecto ter envolvido a realização de experiências piloto com variadíssimas aplicações de Tecnologias de Informação e Comunicação e com vários suportes (web, telemóvel, “<i>High-performance computing</i>”, etc.).</li> <li>2. O segundo aspecto consiste no facto de o sistema promover a integração de informação sobre a rede de Transporte Colectivo e Transporte Individual, incluindo estacionamento.</li> <li>3. O terceiro consiste no facto de permitir a integração de novos aspectos de apoio à decisão, como informação sobre emissões de Gases de Efeito de Estufa.</li> <li>4. O quarto decorre das características de modularidade e na escalabilidade do sistema.</li> </ol>
<b>Recomendações</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alargamento aos outros locais das regiões participantes.</li> <li>2. Inclusão de informação em tempo real sobre congestionamento visando favorecer a utilização de redes de transporte alternativas.</li> <li>3. Integração de novos aspectos de apoio à decisão (escolha modal), como a informação sobre o valor do tempo que justifica a transferência modal numa deslocação.</li> <li>4. Aposta na ampla divulgação do sistema.</li> </ol>



<b>Projecto</b>	<b>Observatório de Mobilidade</b>
<b>Síntese</b>	<p>O Observatório de Mobilidade terá como objectivo a monitorização da mobilidade nas várias vertentes, permitindo gerar informação sobre a mobilidade e sobre o seu enquadramento, participar em exercícios de barómetros e ou de benchmarking, apoiar a planificação e a regulamentação dos transportes e constituir-se como uma base científica de suporte a estudos neste campo ou em interacção com outros domínios do desenvolvimento regional.</p> <p>Com este projecto visou-se a implementação do Observatório de Mobilidade do Município/Cidade de Génova e o desenvolvimento da arquitectura do Observatório da Mobilidade da Região Metropolitana de Lisboa (embora lançado durante o período de execução da OQR MARE este projecto foi objecto de co-financiamento noutra contexto), ao nível da oferta de serviços, modelo e plano de negócio, bem como a organização, processos, dados, aplicações e tecnologia associados.</p>
<b>Aspectos positivos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O primeiro aspecto a realçar resulta da opção pela realização de visitas a um conjunto de observatórios internacionais, tornando viável uma aprendizagem muito útil a partir da experiência acumulada desses observatórios.</li> <li>2. O segundo resulta da opção pelo levantamento exaustivo da informação disponível, tanto nos diferentes serviços do município de Génova, como nas diferentes entidades com interesse no sistema de transportes da Região de Lisboa, permitindo o aproveitamento duma grande quantidade de informação que, no seu conjunto, terá uma importância determinante para a implementação das estratégias de mobilidade definidas para os territórios abrangidos.</li> <li>3. O terceiro resulta da opção pela realização prévia de um estudo prospectivo de uma futura rede de observatórios de diferentes níveis, escalas e temáticas com a qual o observatório se deveria articular.</li> <li>4. O quarto resulta da inclusão de um estudo pormenorizado da arquitectura do observatório, permitindo especificar o correspondente, modelo de negócio, aplicações e estrutura organizacional.</li> <li>5. O quinto corresponde à definição em detalhe dos recursos de hardware e software e dos processos de recolha, de tratamento e de actualização da informação, garantindo o bom desempenho operacional do observatório de Génova.</li> </ol>
<b>Recomendações</b>	<p>Implementação prática no curto prazo de observatórios de mobilidade da cidade de Génova e da Região de Lisboa face à existência de informação dispersa sobre mobilidade e às reconhecidas vantagens na centralização da mesma num repositório como o observatório de mobilidade.</p>

<b>Projecto</b>	<b>Centro/Loja de Mobilidade</b>
<b>Síntese</b>	<p>O Centro/Loja de Mobilidade é um conceito que visa promover, melhorar e facilitar o acesso a serviços de transporte e contribuir para alterar atitudes e comportamentos e para atingir um uso mais integrado e sustentável dos transportes por via da melhoria da comunicação com grupos com potencial para alterarem o seu comportamento e aderirem a soluções inovadoras de transporte sustentável. Para tal, assume a função de informar, comunicar, planear melhor as soluções, envolvendo os principais intervenientes na oferta e gestão das soluções e promover a identificação de lacunas e necessidades da sociedade ao nível da mobilidade para, de forma integrada e envolvendo todos os principais intervenientes, planear, promover e implementar soluções à medida.</p> <p>Este projecto envolveu a implementação do Mobi – Laboratório de Mobilidade Sustentável do Município de Génova e o estudo de um modelo de loja/centro de mobilidade para a Região de Lisboa que, embora lançado durante o período de execução da OQR MARE foi objecto de financiamento noutra contexto.</p>
<b>Aspectos positivos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O primeiro aspecto a realçar consiste no facto de, durante o projecto, se ter concretizado a implementação do Mobi (superando as expectativas iniciais, dado que na região de Génova apenas estava prevista a realização de um estudo).</li> <li>2. O segundo decorre do facto de, apesar de o processo de implementação do projecto se ter revelado demorado na Região de Lisboa, ter sido possível desenvolver num curto prazo de tempo o modelo de negócios e um conceito muito interessante de rede de centros de mobilidade para a região composta por um fórum e diversos quiosques amovíveis e unidades móveis.</li> <li>3. O terceiro decorre do elevado número de visitantes, sinal de boa adesão da população e do sucesso do Mobi em Génova enquanto veículo de disseminação de informação sobre o transporte público, serviços inovadores (“<i>car sharing</i>”, “<i>car pooling</i>” e táxi colectivo) e eventos em temáticas na área do transporte organizados na cidade.</li> <li>4. O quarto decorre de se ter verificado a vocação do Mobi para servir de ponto de encontro entre administradores e políticos no quadro do sistema de mobilidade de Génova e promover a partilha com o grande público das novas opções e propostas da administração pública para a área da mobilidade.</li> </ol>
<b>Recomendações</b>	<p>Desenvolvimento de unidades descentralizadas do centro de mobilidade que permitam melhorar o contacto com o público, visando melhorar a sua eficácia e aprofundar a respectiva missão.</p>

<b>Actividade</b>	<b>Troca de experiências</b>
<b>Síntese</b>	<p>A troca de experiências no âmbito da OQR MARE foi um aspecto constante da relação entre os 3 parceiros da OQR e envolveu a realização de múltiplas acções, desde a elaboração da própria candidatura da MARE, à experiência adquirida com a implementação dos sub-projectos. Ao nível da disseminação de boas práticas e difusão de resultados, destaca-se a realização de visitas, organização de Seminários Internacionais Intercalares, Workshops Regionais Finais e de um Encontro Final Internacional (com distribuição de um CD-ROM de síntese da implementação dos sub-projectos), desenvolvimento do Sítio de Internet e produção do CD-ROM Global da OQR MARE.</p>
<b>Aspectos positivos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. O primeiro aspecto a realçar consiste na dinâmica inerente à própria MARE que desde o início apostou na partilha e troca de experiências como ponto fundamental do trabalho em parceria: partilhar problemas e procura de soluções, partilhar objectivos e resultados.</li> <li>2. O segundo corresponde à criação de uma bolsa de formação de parcerias, envolvendo a circulação de fichas intenção de candidatura (via e-mail, antes da criação do sítio de Internet), aspecto que se revelou essencial no processo de formação de parcerias.</li> <li>3. O terceiro consiste na disponibilização no sítio de Internet do manual de procedimentos, do anúncio de convocatória, do formulário de candidatura e das Newsletters, facilitando a comunicação entre as partes interessadas e a cooperação no âmbito da OQR MARE.</li> <li>4. O quarto consiste no desenvolvimento de uma significativa multiplicidade de acções, garantindo uma boa troca de experiências ao nível dos participantes nos sub-projectos mas, também, uma boa disseminação para o público em geral.</li> <li>5. O quinto decorre da distribuição do CD-ROM no Encontro Final Internacional, que favoreceu a disseminação de informação para o exterior.</li> </ol>
<b>Recomendações</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disseminação do conteúdo do CD-ROM Global no sítio de Internet da MARE.</li> <li>2. Realização de Seminários/Workshops de disseminação da experiência e boas práticas da MARE junto de organismos da administração do Estado e de empresas relevantes em outras regiões do Sul da Europa.</li> <li>3. Realização de Conferências/Workshops subordinados aos temas: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) “O contexto da mobilidade nas cidades do sul da Europa”;</li> <li>b) “Políticas de ordenamento do território e de planeamento da mobilidade nas regiões metropolitanas: passado, presente e futuro”;</li> <li>c) “Mobilidade suave em meio urbano”;</li> <li>d) “Transporte colectivo nas cidades do sul da Europa”;</li> <li>e) “Soluções de futuro para o transporte individual em meio urbano”;</li> <li>f) “O papel da Autarquias no desenvolvimento da mobilidade sustentável”.</li> </ol> </li> </ol>

### 3. Conclusões: recomendações e possíveis *spin-offs*

A OQR MARE promoveu o lançamento de soluções inovadoras no contexto inter-regional. Este aspecto constitui um excelente ponto de partida para o lançamento de projectos inovadores no contexto Europeu.

A experiência obtida com a OQR MARE permitiu incrementar de forma decisiva a capacidade dos agentes participantes para desenvolver soluções inovadoras no domínio da mobilidade e da acessibilidade urbana e metropolitana e projectos em contexto de cooperação internacional, o que abre oportunidades para elevar a fasquia em próximas edições dos projectos europeus.

As acções desenvolvidas no âmbito da OQR MARE favorecem a replicação dessas iniciativas noutros locais (e com outros agentes) das regiões participantes.

Os agentes locais, sozinhos, têm dificuldade em implementar este tipo de projectos. Este facto mostra a importância de projectos como a OQR MARE na dinamização de iniciativas de carácter local no domínio da mobilidade e acessibilidade e da existência de entidades a nível regional que sejam facilitadores na sua implementação.

Sendo a mobilidade e a acessibilidade aspectos centrais na qualidade de vida dos cidadãos e da competitividade da economia, justifica-se continuar a aposta em projectos que contribuam para a tornar mais sustentável. Neste pressuposto, seguidamente apresenta-se a proposta de uma lista de iniciativas na área da mobilidade e acessibilidade a desenvolver pelos parceiros da MARE e que permitirá o desejável reforço dos resultados obtidos com a OQR.

#### Disseminação imediata

1. Disseminação do conteúdo do CD-ROM Global no sítio de Internet da MARE.
2. Realização de seminários/workshops de disseminação da experiência e boas práticas da MARE junto de organismos da administração do Estado e de empresas relevantes de outras regiões do Sul da Europa.

#### Disseminação com candidatura

1. Realização de Conferências/Workshops nos temas:
  - a. “O contexto da mobilidade nas cidades do sul da Europa”, com apresentação de trabalhos e debates sobre a evolução da mobilidade nas respectivas regiões (repartição modal, tempo de deslocação), benchmarking com outras Áreas Metropolitanas, os custos externos da mobilidade à escala regional e as metas

para o cumprimento do protocolo de Quioto, a relevância da escala local no combate às externalidades e o papel das autarquias no sistema de mobilidade;

- b. “Políticas de ordenamento do território e planeamento da mobilidade em áreas metropolitanas: passado, presente e futuro”, com apresentação de trabalhos e debates sobre a importância do ordenamento do território para a sustentabilidade do sistema de mobilidade e vice-versa, com o ponto de situação nas respectivas regiões, os erros do passado, as boas práticas internacionais, eixos e medidas de intervenção para o território metropolitano e para o respectivo sistema de mobilidade;
  - c. “Mobilidade suave em meio urbano”, com apresentação de trabalhos e debates sobre o peso das deslocações curtas e a importância da mobilidade suave na sustentabilidade do sistema de transportes, benchmarking, a segurança das deslocações suaves, a importância dos aspectos culturais da população e das autoridades, linhas de intervenção;
  - d. “Transporte colectivo nas cidades do sul da Europa”, com apresentação do ponto de situação da oferta e da procura de Transporte Colectivo em cada uma das regiões da MARE, factores de competitividade do Transporte Colectivo, eixos e medidas de intervenção para os sistemas de Transporte Colectivo à escala metropolitana, contexto institucional dos sistemas de Transporte Colectivo no contexto regional, papel do Transporte Colectivo na mobilidade urbana, como internalizar os benefícios externos e novos modelos de articulação institucional;
  - e. “Soluções de futuro para o transporte individual em meio urbano”, com apresentação de trabalhos e debates no domínio do “*car-sharing*”, gestão do estacionamento, condicionamento do acesso a bairros, portagens urbanas, novas tecnologias de mobilidade motorizada e papel das novas tecnologias no “*enforcement*”;
  - f. “O papel da Autarquias no desenvolvimento da mobilidade sustentável”.
2. Lançamento de acção de sensibilização para as questões da mobilidade de grande projecção mediática, com apresentação, entre outras, das soluções desenvolvidas no contexto dos sub-projectos e dos projectos horizontais.
  3. Criação de estrutura de apoio técnico com a função de servir de incubadora para lançamento de novos projectos na área da mobilidade no quadro dos programas Nacionais e Internacionais e com lançamento de acção de divulgação dessa iniciativa junto dos potenciais promotores.

## Projectos de aprofundamento dos temas da MARE

1. Aprofundamento/concretização da avaliação dos custos externos da mobilidade (a desenvolver no quadro dum Observatório de Mobilidade).
2. Aplicação prática dos planos/metodologias para elaboração de Planos de Mobilidade.
3. Desenvolvimento de metodologia para a elaboração de planos de deslocação urbana à escala metropolitana.
4. Aprofundamento das razões que explicam o reduzido n.º de passageiros com transbordo com o caminho-de-ferro no serviço “Rodinhas”.

5. Aplicação do conceito “Rodinhas” noutros locais das regiões parceiras, numa acção devidamente acompanhada da ampla divulgação da implementação.
6. Alargamento das experiências de “*pedibus*” às outras escolas das regiões participantes, com envolvimento das autarquias e acções sensibilização da população para a problemática abordada no projecto.
7. Aprofundamento do conceito “*pedi-shopping*”, incluindo a oferta de títulos de Transporte Colectivo (além dos lugares de estacionamento gratuitos já previstos no projecto).
8. Realização de um estudo comparativo (em termos de estrutura de custos e potencial de geração de receitas) entre serviços flexíveis e regulares.
9. Aplicação dos serviços flexíveis noutros locais das regiões parceiras, numa acção devidamente acompanhada da ampla divulgação da implementação.
10. Aposta na “gestão da mobilidade” dos funcionários das autarquias e dos trabalhadores das empresas como instrumento de promoção das alternativas ao Transporte Individual (utilização do Transporte Colectivo e utilização colectiva do Transporte Individual – “*car-pooling*” e “*car-sharing*”) nas regiões participantes.
11. Alargamento do e-MOBILITY a outros locais das regiões participantes.
12. Inclusão no e-MOBILITY de informação em tempo real sobre congestionamento visando favorecer a utilização de redes de transporte alternativas.
13. Integração de novos aspectos de apoio à decisão no e-MOBILITY, como a informação sobre o valor do tempo que justifica a transferência modal numa deslocação.
14. Aposta na ampla divulgação da aplicação desenvolvida no âmbito do e-MOBILITY.
15. Implementação imediata de observatórios de mobilidade da cidade de Génova e da Região de Lisboa face à existência de informação dispersa sobre mobilidade e às reconhecidas vantagens na centralização da mesma num repositório como o observatório de mobilidade.
16. Desenvolvimento de unidades descentralizadas do centro de mobilidade que permitam melhorar o contacto com o público, visando melhorar a sua eficácia e aprofundar a respectiva missão.

### **Projectos de aprofundamento dos temas das candidaturas não aprovadas**

1. Avaliação dos custos da mobilidade e acessibilidade metropolitana e as formas de divulgação na perspectiva da sensibilização.
2. A mobilidade e a acessibilidade nas vilas e cidades portuárias e as melhores práticas ao nível da integração das actividades portuárias com os outros usos urbanos.
3. O papel das novas tecnologias na oferta de novos serviços para os cidadãos com necessidades especiais nos centros históricos.

## Projectos de aprofundamento de outros temas

1. Formas de organização do espaço urbano como forma de promover a acessibilidade.
2. Estudo das melhores práticas no domínio do “*bike-sharing*”.
3. As novas tecnologias da informação e comunicação ao serviço da mobilidade dos cidadãos com necessidades especiais (ex: bengala inteligente para cegos).
4. O transporte adaptado às necessidades dos cidadãos de mobilidade reduzida.
5. Novas tecnologias e formas de organização da logística urbana na perspectiva de melhoria da sustentabilidade.
6. A inserção do “*car-sharing*” no sistema de transportes e a articulação com a restante oferta.
7. O papel dos “*Intelligent Transport Systems*” na melhoria da coordenação da rede de transporte colectivo.
8. Aplicações de “*Intelligent Transport Systems*” no apoio à fiscalização da utilização da infra-estrutura rodoviária.
9. A inserção do táxi colectivo no sistema de transportes e a articulação com a restante oferta.

#### 4. Notas finais: A MARE no contexto de projectos de mobilidade

Uma das principais falhas no contexto da mobilidade nas cidades do sul da Europa decorre da falta de definição de conceitos de planificação dos transportes no corpo normativo, não estando prevista a obrigação legal para a formulação de “Planos de Mobilidade” na maioria dos países, ao contrário do que sucede no norte da Europa.

Contudo, esta inépcia legislativa não impediu entretanto que vários organismos da administração local promovessem a elaboração e implementação de planos locais ou concelhios de transportes e/ou circulação e estacionamento – ao sabor das necessidades e sensibilidades de cada uma e dos respectivos consultores – e muitos foram sendo implementados. A mencionar positivamente também a onda de criação de transportes urbanos em cidades médias, sobretudo, na última meia década. Assim, verifica-se que, mesmo sem processo formalizado de planeamento, algo se foi fazendo, assistindo-se à afirmação e consolidação de várias experiências e dinâmicas de mobilidade que poderão servir de suporte para o necessário “*up grade*” legislativo.

O processo de planeamento dos transportes e da mobilidade não se pode fazer isoladamente; está intimamente ligado ao ordenamento do território, e cada vez mais ao domínio do ambiente e da energia, entre outros. Assim, parte substancial da Administração Local adere ao lançamento de programas de “projectos de mobilidade” pela União Europeia e organismos da administração central com competências específicas nos domínios do Ambiente, Ordenamento do Território e Mobilidade e Transportes, não no intuito de desenvolverem programas uniformes, mas para lançarem projectos de mobilidade diferentes que, no final, podem servir para criar guias de boas práticas (e não a definição formal duma normativa de planeamento/programação).

Neste contexto, insere-se a implementação da OQR MARE que, promovendo o lançamento dum processo “*bottom-up*”, em nada contradiz a necessidade de as autoridades competentes se debruçarem sobre esta matéria e decidirem sobre as disposições normativas que fazem falta há tantos anos; no entanto deve-se ter presente que a programação dos transportes locais consta, claramente, das competências das autarquias locais!

A conjugação do trabalho dos diferentes programas com os resultados dos projectos da OQR MARE – desejavelmente – e a recolha e avaliação de algumas iniciativas promovidas nos últimos anos pelas Câmaras Municipais permitiria criar uma doutrina –



sob a forma de normas, de um guião e/ou duma colectânea de boas práticas. A definição das “bases para o planeamento local da mobilidade” seria um assunto para resolver posteriormente; outra alternativa seria o estabelecimento de critérios para o co-financiamento, que poderiam servir de orientações para este tipo de programas.

A análise global dos projectos executados, revela que os respectivos promotores os consideram como base, enquadrando um “*blueprint*” para actuações concretas a desenvolver no futuro – ou seja, eles manifestam a necessidade de formular “programas de acções” – facto que coloca a questão se a matéria da mobilidade, salvo os elementos estruturantes (como as infra-estruturas) não se resolveria melhor com base num “programa de mobilidade” – com bases e princípios aprovados – mais flexível e maleável, no tempo e conforme as necessidades, em vez de planos (rígidos), formalmente aprovados e com duração de médio/longo prazo. Analisando os casos práticos, verifica-se que os planos feitos há dez anos têm agora graus de concretização de cerca de 80%, com múltiplos acréscimos, alterações, actualizações, inovações, o que reforçar a tese de “programa” versus “plano fixo”.