

# OQR MARE

## MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE METROPOLITANA NAS REGIÕES DO SUL DA EUROPA

### Relatório Síntese

Março 2010



## OQR MARE – Relatório Síntese

<b>PORQUÊ ESTE RELATÓRIO?</b> .....	<b>1</b>
<b>I - ENQUADRAMENTO</b> .....	<b>2</b>
1. A OQR MARE .....	2
2. ESTRUTURA DE GESTÃO .....	5
3. A PARCERIA .....	5
4. PROBLEMAS ENCONTRADOS.....	6
<b>II - ORÇAMENTO / EXECUÇÃO FINANCEIRA GLOBAL</b> .....	<b>8</b>
<b>III – AÇÕES DESENVOLVIDAS</b> .....	<b>13</b>
1. COMPONENTE 1 .....	13
2. COMPONENTES 2, 3 E 4 .....	13
3. COMPONENTE 5 .....	17
<b>IV - PROMOÇÃO / DISSEMINAÇÃO</b> .....	<b>18</b>
<b>IV - COOPERAÇÃO</b> .....	<b>19</b>
<b>VI - RESULTADOS</b> .....	<b>20</b>
<b>VII - PERSPECTIVAS</b> .....	<b>22</b>
<b>NOTAS FINAIS</b> .....	<b>23</b>



## PORQUÊ ESTE RELATÓRIO?

Com o objectivo de proporcionar uma maior disseminação da MARE bem como dos seus resultados na Região, entendeu-se oportuno elaborar um documento em Português que sintetize os principais aspectos, nomeadamente no que se refere à execução financeira e resultados atingidos, o qual será um complemento aos relatórios formais e outros elementos produzidos.

Trata-se pois de um relatório muito breve, apresentando de forma sucinta os elementos considerados essenciais, tais como: o que é a MARE, que recursos consumiu, que resultados atingiu.

Para informação mais pormenorizada podem ser consultados os seguintes documentos, disponíveis na DSDR/DICC:

- Relatório Final da OQR MARE (em Francês, contém nomeadamente informação relativa a problemas encontrados e resultados globais atingidos);
- Relatório de Progresso nº 7 (em Francês, contém nomeadamente informação financeira acumulada, indicadores globais da OQR);
- Relatórios Finais dos sub-projectos (em Francês, contém nomeadamente informação pormenorizada relativa a indicadores, acções piloto implementadas, boas práticas);
- CD Final (CD em Português e Inglês com informação relevante sobre a OQR e todas as acções implementadas);
- “Caderno de Orientações” (em Português e Inglês. Elaborado pelo Perito da OQR, contém nomeadamente uma apreciação global dos sub-projectos e propostas para acções futuras no âmbito da temática da MARE);
- “Gestão e Coordenação da OQR MARE – Integração de Resultados” (apresentação de boas práticas no âmbito da Coordenação e Gestão da OQR).

## I - ENQUADRAMENTO

### 1. A OQR MARE

**MARE - Mobilidade e Acessibilidade Metropolitana nas Regiões do Sul da Europa**, é uma Operação Quadro Regional (OQR) co-financiada pelo FEDER no âmbito do Programa INTERREG III C Sul (adiante Programa), 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.

O **Objectivo central** desta Operação foi a Cooperação como forma de contribuir para a criação e/ou desenvolvimento, ao nível de cada Região participante, de uma estratégia integrada de mobilidade metropolitana que assegure a qualidade de vida e contribua para um desenvolvimento económico sustentável.

Esta OQR resultou da parceria entre as autoridades regionais das áreas metropolitanas de **Lisboa** (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, CCDRLVT), **Ligúria** (Município de Génova, MG) e **Valência** (Direcção-Geral de Transportes e Logística do Governo da Região de Valência, DGTL).

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.

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.

Neste sentido, escolheu-se uma abordagem global e integrada, centrada nas noções de acessibilidade e mobilidade, 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.

## Componente 1

- Assegurar as actividades de gestão e coordenação da OQR
- Animar a cooperação interregional entre os agentes das 3 Regiões

Pretendeu-se no âmbito desta componente implementar um modelo de gestão e coordenação eficaz, promover a articulação entre todas as entidades intervenientes e dinamizar uma intensa participação dos agentes.

Tratou-se assim de criar as estruturas, mecanismos e instrumentos de gestão e coordenação global da OQR, bem como os instrumentos de informação para a divulgação e controlo.

## Componente 2

- Compreender os custos das diferentes formas de mobilidade
- Compreender as relações entre o ordenamento do território e a mobilidade
- Compreender o desenvolvimento das acções inovadoras nas cidades europeias

As acções desenvolvidas no âmbito desta componente tiveram como objectivo central contribuir para o aprofundamento do conhecimento da mobilidade.

Neste contexto, entre as várias temáticas abordadas destaca-se o planeamento da mobilidade, as acções inovadoras de promoção da mobilidade, as relações entre ordenamento do território e a mobilidade, a organização do sistema de transportes, os custos das diferentes formas de mobilidade (custo global, económico, social, temporal, ambiental, etc.).

## Componente 3

- Promover os modos “suaves” de deslocação
- Aumentar a eficiência das infra-estruturas de transportes através da inovação na sua gestão
- Melhorar a gestão do espaço público em relação à mobilidade

Esta componente centrou-se na gestão da mobilidade. As necessidades crescentes de mobilidade não podem ter como resposta um crescimento proporcional do espaço público e de infra-estruturas para a viatura privada. É necessário introduzir soluções inovadoras para aumentar a eficiência das infra-estruturas (flexibilizando a sua utilização para obter ganhos de capacidade), otimizar a utilização pelos usos mais incómodos (tais como a distribuição de mercadorias) e promover uma utilização mais eficiente e racional da viatura privada.

## Componente 4

- Introduzir a flexibilidade, a inovação e a tecnologia
- Optimizar a resposta dos transportes colectivos às novas necessidades de deslocação

Duas questões fundamentais foram abordadas no âmbito desta componente:

- a) os ganhos de flexibilidade e as necessidades específicas dos viajantes;
- b) o papel das tecnologias no desempenho dos transportes colectivos.

Pretendeu-se no âmbito desta componente dinamizar uma rede de actores interessados no desenvolvimento de serviços flexíveis e especializados, coordenados e colaborando para oferecer uma vasta gama de serviços, tais como serviços "on demand", recorrendo a diferentes modos de transporte (autocarro, minibus, táxi, etc.), a serviços de grupos especiais (deficientes, viajantes nocturnos, entre outros) ou projectos inovadores de utilização da viatura privada para uso comum.

No que respeita aos sistemas de informação, não se trata somente da prestação integrada de informação aos viajantes, mas também disponibilizar serviços personalizados capazes de aumentar a atracção do transporte público e de proporcionar uma oferta de serviços de transporte mais especializada.

## Componente 5

- Consolidação e difusão dos resultados
- Integração dos resultados na definição de estratégias de mobilidade
- Sensibilização para as externalidades das diferentes formas de deslocações
- Aumentar a confiança nos transportes públicos
- Compreender as necessidades dos cidadãos
- Aumentar a percepção da qualidade do transporte público

Esta componente teve como objectivo central o alargamento do debate e da difusão de resultados junto do grande público.

A dinamização de acções de sensibilização teve um papel importante na MARE, nomeadamente as relativas às questões da mobilidade e do desenvolvimento de procedimentos para melhor servir as necessidades específicas dos cidadãos.

Também a difusão e promoção dos resultados globais da OQR e dos sub-projectos, bem como a sua integração na definição e execução das estratégias e políticas de mobilidade mereceu especial atenção.

## 2. ESTRUTURA DE GESTÃO

A CCDRLVT liderou a OQR MARE desempenhando o papel de Chefe de Fila (CF), assumindo assim as responsabilidades de gestão e coordenação global da OQR. Para facilitar a implementação da OQR no terreno, e tendo em vista a partilha de responsabilidades, foi criado 1 Secretariado Técnico (ST) composto por cada um dos 3 Pontos de Contacto Regionais (PCR) que, por sua vez, era constituído por: 1 coordenador, 1 assistente financeiro e 1 Perito. À CCDRLVT, enquanto CF, coube-lhe designar o Coordenador da OQR e o Director Financeiro. O Coordenador da OQR foi simultaneamente o Coordenador do ST.

O Comité de Pilotagem (CP), constituído por 3 membros de cada uma das Regiões participantes, funcionou como órgão de decisão máximo da OQR.

Quando o projecto assume a forma de uma OQR é fundamental que a mobilização de potenciais agentes, tendo em vista o desenvolvimento de sub-projectos, seja desencadeada logo no início da sua implementação. Imediatamente após a comunicação de aprovação do projecto deve começar a dinamização de parcerias com interesse genuíno em desenvolver actividades conjuntas e trocar experiências. Embora nesta fase as estruturas de gestão e os procedimentos não estejam ainda a funcionar em pleno, é fundamental a mobilização de agentes potencialmente interessados.

Neste processo os 3 PCR tiveram um papel fundamental de facilitadores, promovendo a formação de parcerias em torno de ideias idênticas dando origem a uma “bolsa de ideias” da qual acabaram por sair a maior parte das candidaturas apresentadas para sub-projectos.

O modelo de OQR, enquanto estímulo à participação de pequenos agentes locais no processo de cooperação, é um dos pontos mais fortes do Programa, do qual a MARE é um bom exemplo. Gerada por uma parceria de entidades regionais, que desde o início estimularam o empenho e a grande participação de uma vasta gama de entidades de diversos níveis do sector público, a MARE tornou-se um verdadeiro instrumento de cooperação estratégica ao nível regional e local: através da partilha de políticas e troca de experiências inovadoras, a MARE proporcionou que por exemplo pequenos municípios (com cerca de 10.000 habitantes) tenham participado no desenvolvimento de acções comuns reforçando a cooperação interregional nas 3 Regiões.

O sucesso da MARE veio confirmar a importância deste modelo inovador de cooperação que permitiu uma **vasta participação de entidades a nível local**, contribuindo de forma clara à prossecução dos objectivos da Cooperação Territorial Europeia.

## 3. A PARCERIA

A constituição da parceria é um dos aspectos mais importantes de um projecto de cooperação. É imperioso que todos os parceiros estejam igual e fortemente mobilizados e interessados. Há que garantir o total empenho de todos, sendo fundamental constituir parcerias com interesse genuíno em complementar actividades e trocar experiências.

Todos os parceiros devem ter objectivos comuns e participar em conjunto desde a fase de preparação da candidatura.

No âmbito da cooperação a nível da gestão global da OQR e da partilha de competências entre os parceiros envolvidos, a distribuição de responsabilidades foi a seguinte:

**CCDRLVT** – Componentes 1, 3 e 5.

**MG** – Componente 4.

**DGTL** – Componente 2

No que respeita ao desempenho dos parceiros da OQR, sublinha-se a actuação negativa da DGTL, que a partir de Maio de 2007 abandonou a sua participação neste projecto. Na prática esta situação traduziu-se na total ausência de participação deste parceiro nas tarefas de gestão e implementação da OQR na Região, bem como de coordenação dos participantes valencianos em sub-projectos. A CCDRLVT enquanto CF assumiu essas tarefas em colaboração com os Peritos de Lisboa e Génova.

Apesar de todos estes problemas, os parceiros de Lisboa e Génova estiveram sempre fortemente empenhados no sucesso da MARE.

A nível dos sub-projectos não se registou qualquer problema. A este propósito convém referir a actuação dos participantes de Valência que, apesar das dificuldades encontradas devido à ausência de um coordenador regional, registaram sempre uma participação bastante positiva e a sua colaboração foi fundamental para os objectivos dos sub-projectos em que participaram.

É fundamental desenvolver uma **“cultura de cooperação”**, assente em parcerias fortes e coesas e disponíveis para partilhar: partilhar problemas e procura de soluções, partilhar objectivos e resultados.

#### 4. PROBLEMAS ENCONTRADOS

Ao longo da implementação da OQR MARE surgiram vários problemas, grande parte dos quais não passaram de contratempos momentâneos que foram na sua maioria ultrapassados com sucesso.

Destacam-se no entanto 3 aspectos negativos que contribuíram fortemente para a não utilização da totalidade dos recursos financeiros colocados à disposição da MARE:

O atraso na implementação – a OQR MARE registou um atraso na implementação das estruturas de gestão e por consequência no seu lançamento no terreno. A complexidade dos procedimentos administrativos e financeiros inerentes a uma OQR (que funciona como um mini-programa, gerido por um partenariado interregional), aliada à pouca experiência dos 3 parceiros na participação em projectos desta natureza foram as principais causas desta situação.

Este atraso implicou evidentemente um atraso na implementação dos sub-projectos: se bem que na candidatura apresentada estivesse prevista a realização de despesas a nível do desenvolvimento de sub-projectos logo desde o 1º ano (2º semestre de 2005), estes arrancaram apenas em Janeiro de 2007. Este atraso foi impossível de



recuperar, e foi também por esta razão que não foi possível o lançamento de uma 2ª convocatória para sub-projectos para consumo das verbas que ficaram disponíveis.

Por outro lado, constata-se também que a previsão orçamental da MARE foi bastante ambiciosa no início. A fase de implementação de uma OQR é longa, não considerando apenas os aspectos de funcionamento das estruturas regionais e procedimentos de gestão, mas também o lançamento das convocatórias de sub-projectos. Deste modo, não foi possível recuperar uma parcela considerável do orçamento previsto para 2005 e 2006.

A actuação do parceiro de Valência – Este problema já referido no ponto anterior foi o mais importante e com consequências mais negativas: devido à ausência de coordenação na Região de Valência, os participantes em sub-projectos não tiveram qualquer apoio durante algum tempo e as acções de divulgação global da OQR na Região não foram implementadas.

Os circuitos financeiros – A ausência de pagamentos por adiantamento e o atraso nos reembolsos são problemas comuns às acções dos Programas INTERREG. Para a MARE estes problemas foram agravados devido ao processo de auditoria levado a cabo pela Autoridade de Pagamento (AP) ao 4º Relatório de Progresso da OQR e respectivo pedido de pagamento: embora não tenha sido identificada nenhuma situação passível de correcção, esta acção de controlo prolongou-se bastante, todos os reembolsos foram bloqueados e os participantes da OQR estiveram quase 2 anos (de Agosto de 2007 a Maio de 2009) sem receber qualquer comparticipação FEDER. Devido a este atraso nos pagamentos, várias acções ficaram por implementar devido às dificuldades financeiras que esta situação provocou nos orçamentos das entidades participantes.

Os circuitos financeiros constituem talvez o ponto mais fraco do Programa. A falta de pagamentos por adiantamento e o atraso nos reembolsos causa problemas financeiros às entidades, especialmente aos pequenos agentes locais, o que nos coloca perante uma contradição: por um lado estimula-se uma ampla participação de agentes locais, mas por outro eles deparam-se com restrições financeiras bastante rígidas. Por vezes as disponibilidades financeiras destas pequenas entidades não lhes permitem pagar as despesas a 100% e receber a comparticipação FEDER alguns meses depois.

Deste modo, o circuito financeiro funciona por vezes como factor inibidor da participação de pequenos agentes locais no processo de cooperação.

## II - ORÇAMENTO / EXECUÇÃO FINANCEIRA GLOBAL

Como referido no ponto anterior, existiram vários problemas ao longo da execução da MARE que originaram a não absorção da totalidade das verbas disponíveis.

Porém, e não obstante todos esses problemas, a MARE atingiu uma taxa de realização global de 72% (execução das verbas programadas), sendo este rácio de 81% para a rubrica de sub-projectos o que, face às dificuldades referidas, constitui um desempenho bastante positivo.

Por outro lado, e da análise da informação financeira contida neste ponto, podemos concluir que esses problemas afectaram claramente a actuação dos parceiros da OQR (com uma taxa de execução global de 55%), mas o desempenho dos sub-projectos não foi afectado com a mesma intensidade, o que está demonstrado na taxa de execução alcançada:

### QUADRO 1

#### OQR MARE - Execução Global

	PREVISTO		EXECUTADO		Taxa Execução (Desp.Eleg.)
	Desp. Elegível	FEDER	Desp. Elegível	FEDER	
<b>TOTAL OQR MARE</b>	<b>5.992.500 €</b>	<b>3.963.125 €</b>	<b>4.330.576 €</b>	<b>2.766.388 €</b>	<b>72,3%</b>
Parceiros	2.068.935 €	1.317.189 €	1.143.729 €	657.078 €	55,3%
Sub-projectos	3.923.565 €	2.645.936 €	3.186.847 €	2.109.310 €	81,2%
<b>Região de Lisboa</b>	<b>2.167.500 €</b>	<b>1.625.625 €</b>	<b>1.253.641 €</b>	<b>940.231 €</b>	<b>57,8%</b>
CCDRLVT	742.465 €	556.849 €	328.853 €	246.639 €	44,3%
Sub-projectos	1.425.035 €	1.068.776 €	924.789 €	693.591 €	64,9%
<b>Região da Ligúria</b>	<b>2.125.000 €</b>	<b>1.062.500 €</b>	<b>1.926.176 €</b>	<b>963.088 €</b>	<b>90,6%</b>
Município de Génova	938.050 €	469.025 €	802.876 €	401.438 €	85,6%
Sub-projectos	1.186.950 €	593.475 €	1.123.300 €	561.650 €	94,6%
<b>Região de Valência</b>	<b>1.700.000 €</b>	<b>1.275.000 €</b>	<b>1.150.759 €</b>	<b>863.069 €</b>	<b>67,7%</b>
DGTL	388.420 €	291.315 €	12.000 €	9.000 €	3,1%
Sub-projectos	1.311.580 €	983.685 €	1.138.759 €	854.069 €	86,8%

A baixa taxa de execução registada na Região de Lisboa deve-se não só à menor experiência dos intervenientes na participação em projectos de cooperação, mas também e fundamentalmente à conjugação de uma série de factores dos quais destacamos:

#### CCDRLVT

- As despesas com pessoal ficaram muito abaixo do previsto, pois embora inicialmente se tenha pensado contratar dois consultores externos para os cargos de Coordenador e Director Financeiro da OQR, estes dois lugares acabaram por ser preenchidos por técnicos da CCDRLVT. Esta rubrica teve assim uma execução de apenas 53%;

- Na rubrica de Peritos Externos apenas foram consumidas 45% das verbas disponíveis porque:

- i) Não foi realizado o estudo de Avaliação da OQR MARE devido ao atraso já reportado no ponto anterior: os sub-projectos arrancaram apenas em Janeiro de 2007, tendo sido concluídos em Março de 2008, pelo que não foi possível realizar este estudo em tempo útil.
- ii) No que respeita às actividades do Fórum da Mobilidade e do Observatório da Mobilidade desenvolvidas em Lisboa no âmbito da Componente 5, estas englobaram o desenvolvimento de 2 estudos: um estudo para um modelo de Fórum de Mobilidade e um estudo para desenvolvimento da arquitectura de um Observatório de Mobilidade, ambos realizados por equipas de consultores externas à CCDRLVT. Apesar de terem sido coordenados pela equipa da OQR MARE em Lisboa, e apresentados no seminário final de encerramento, estas duas acções foram financiadas pelo PORLisboa: devido às dificuldades de tesouraria causadas pelo grande atraso nos reembolsos, não foi possível à CCDRLVT financiar estas duas acções no âmbito da MARE.

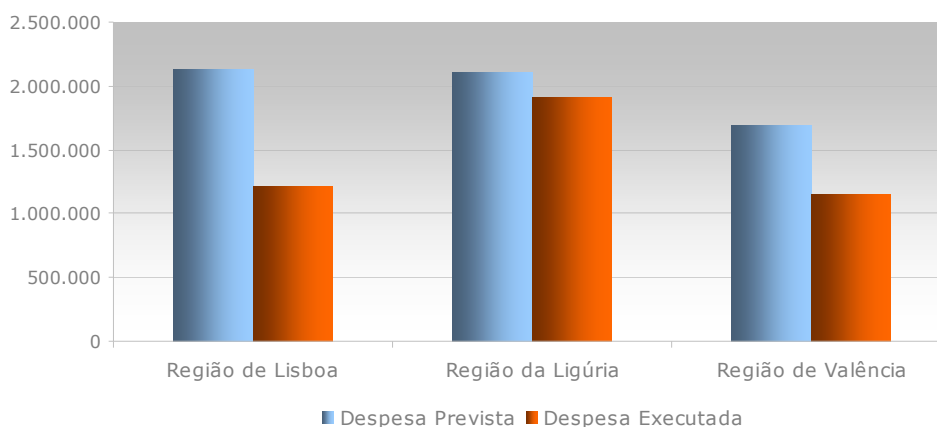
### **Sub-projectos**

Também devido às dificuldades de tesouraria causadas pela falta de pagamentos, alguns dos sub-projectos ou não realizaram as acções de divulgação previstas, ou só as realizaram fora do período de elegibilidade.

As taxas registadas na Região de Valência ilustram de forma clara o que foi já oportunamente referido: apesar de uma intervenção negativa por parte do parceiro regional da OQR, que apenas consumiu 3% das verbas que lhe estavam afectas, os participantes em sub-projectos desta Região tiveram um desempenho excelente, tendo absorvido 87% das verbas previstas para sub-projectos.

**GRÁFICO 1**

**OQR MARE - Despesa total (euros)**



Foi na Região da Ligúria que se registou uma maior absorção das verbas previstas, o que é sinal da maior experiência deste parceiro e dos participantes em sub-projectos desta Região em acções deste tipo.

A Taxa de compromisso global mostra-nos que as verbas destinadas a sub-projectos não foram totalmente absorvidas. De facto, e devido aos atrasos já referidos, não

houve oportunidade de lançar uma 2ª convocatória para sub-projectos para total absorção das verbas, tendo ficado disponíveis cerca de 415 mil euros. Deste modo, a análise da execução a nível de sub-projectos deve ser vista à luz das verbas aprovadas (e não das previstas).

Assim, ao analisarmos a execução dos sub-projectos face aos montantes aprovados obtemos rácios diferentes dos reportados no Quadro 1, sendo a taxa de execução dos valores aprovados bastante boa, tendo atingido cerca de 91%.

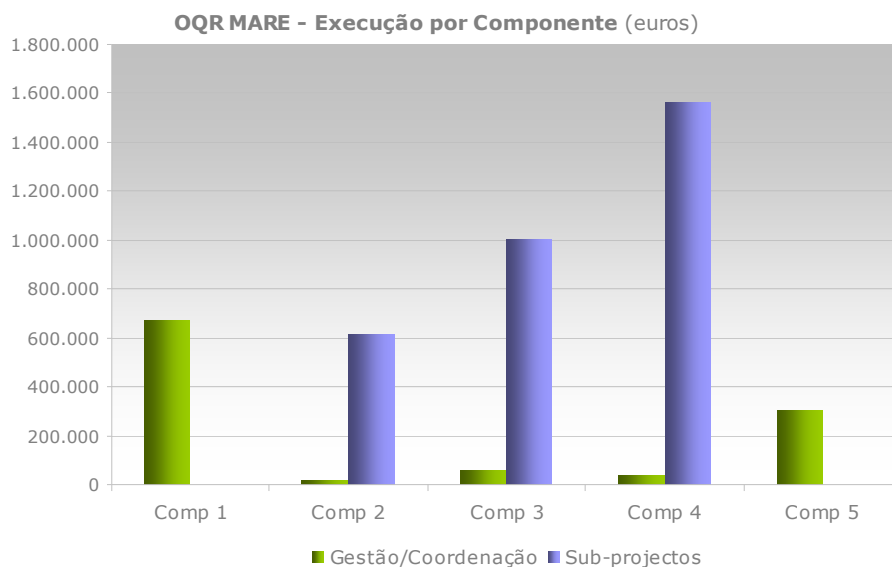
**QUADRO 2**  
**OQR MARE – Execução de Sub-projectos**

	DESPESA ELEGÍVEL			Tx.Aprov.	Tx.Exec.
	Prevista	Aprovada	Executada	(Ap/Pr)	(Ex/Ap)
<b>TOTAL SUB-PROJECTOS</b>	<b>3.923.565 €</b>	<b>3.509.049 €</b>	<b>3.186.847 €</b>	<b>89,4%</b>	<b>90,8%</b>
Região de Lisboa	1.425.035 €	1.069.875 €	924.789 €	75,1%	86,4%
Região da Ligúria	1.186.950 €	1.283.846 €	1.123.300 €	108,2%	87,5%
Região de Valência	1.311.580 €	1.155.328 €	1.138.759 €	88,1%	98,6%
<b>COMPONENTE 2</b>	<b>803.614 €</b>	<b>660.563 €</b>	<b>614.981 €</b>	<b>82,2%</b>	<b>93,1%</b>
Região de Lisboa	267.936 €	128.933 €	99.941 €	48,1%	77,5%
Região da Ligúria	135.679 €	131.500 €	131.292 €	96,9%	99,8%
Região de Valência	399.999 €	400.130 €	383.748 €	100,0%	95,9%
<b>COMPONENTE 3</b>	<b>1.516.570 €</b>	<b>1.098.457 €</b>	<b>1.004.696 €</b>	<b>72,4%</b>	<b>91,5%</b>
Região de Lisboa	760.385 €	562.811 €	495.981 €	74,0%	88,1%
Região da Ligúria	255.183 €	125.350 €	98.419 €	49,1%	78,5%
Região de Valência	501.002 €	410.296 €	410.296 €	81,9%	100,0%
<b>COMPONENTE 4</b>	<b>1.603.381 €</b>	<b>1.750.029 €</b>	<b>1.567.171 €</b>	<b>109,1%</b>	<b>89,6%</b>
Região de Lisboa	396.714 €	378.130 €	328.867 €	95,3%	87,0%
Região da Ligúria	796.088 €	1.026.996 €	893.589 €	129,0%	87,0%
Região de Valência	410.579 €	344.903 €	344.715 €	84,0%	99,9%

Nas 3 componentes operacionais os valores atingidos em termos de rácio foram bastante semelhantes, sendo a componente 4 a que em termos absolutos consumiu mais verbas, representando 49% das verbas gastas, o que denota a preocupação das entidades envolvidas na Inovação.

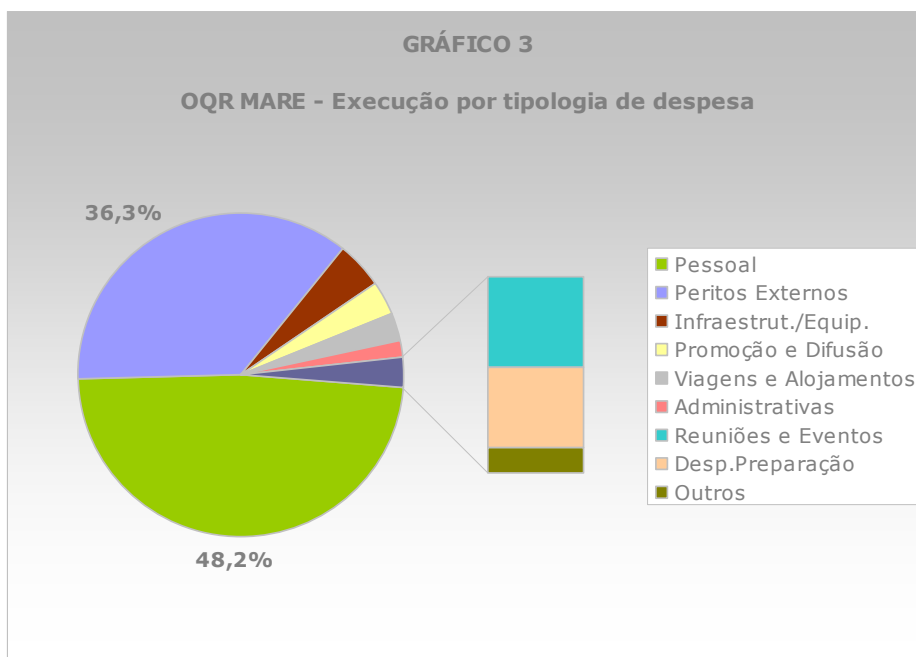
Como está perfeitamente ilustrado no Gráfico 2 os sub-projectos são a parcela principal de uma OQR, representando no caso da MARE cerca de 74% do total das verbas executadas.

**GRÁFICO 2**



Passando a uma análise da execução das várias rubricas orçamentais, o Gráfico 3 mostra-nos que maior parte corresponde a despesas com Pessoal e Peritos, num total de 84,5% das despesas realizadas. Esta situação demonstra claramente o carácter imaterial das acções desenvolvidas, tal como exigido pelo Programa.

Embora os valores deste Gráfico digam respeito à totalidade das despesas realizadas (parceiros + sub-projectos), a distribuição é muito semelhante: 84,1% na coordenação, 84,6% nos sub-projectos.



As Viagens e Alojamentos surgem em 5º lugar com apenas 2,8%, desmistificando assim a ideia errada que muitos ainda hoje têm sobre os projectos de cooperação: turismo institucional.

As despesas de promoção ficaram um pouco aquém do que seria de esperar essencialmente porque, e pelas razões já referidas, na fase final muitos parceiros debateram-se com dificuldades financeiras: houve acções de divulgação dos sub-projectos que se realizaram fora do período elegível e por isso não foram contabilizadas.

Também no que se refere ao seminário final por dificuldades de orçamento interno da CCDRLVT (devido ao atraso nos pagamentos FEDER) houve despesas que foram pagas após o período de elegibilidade e por isso não foram consideradas para a execução da MARE.

A verba referente a infra-estruturas/equipamento diz respeito a gastos no âmbito de algumas das acções experimentais desenvolvidas, como por exemplo os suportes para estacionamento de bicicletas (em Valência) e a sinalização das paragens do serviço Rodinhas (em Lisboa): por imposição do próprio Programa, e dada a natureza das acções, apenas são permitidos gastos desta natureza até 10% do valor total do projecto.

### QUADRO 3

#### OQR MARE – Receitas FEDER

Região	FEDER JÁ RECEBIDO	A RECEBER (previsão)	RECEITAS TOTAIS
Lisboa	438.473 €	501.758 €	940.231 €
Ligúria	437.226 €	525.862 €	963.088 €
Valência	435.289 €	427.780 €	863.069 €
<b>TOTAL</b>	<b>1.310.988 €</b>	<b>1.455.400 €</b>	<b>2.766.388 €</b>

No que respeita às receitas FEDER, a verba recebida até agora corresponde exactamente ao reembolso das despesas declaradas nos vários relatórios de progresso da OQR exceptuando o último.

Uma vez que até à data a AP nunca fez nenhuma correcção financeira aos relatórios apresentados, nem mesmo no que foi objecto de auditoria (Relatório de Progresso nº 4), segundo as nossas previsões a verba a receber corresponderá exactamente ao reembolso de todas as despesas declaradas no último Relatório de Progresso.

À data de elaboração deste relatório ainda não tinha sido feito o último pagamento FEDER.

### III – ACÇÕES DESENVOLVIDAS

As actividades mais importantes desenvolvidas no âmbito da MARE, como em qualquer OQR, foram as dos sub-projectos e as acções de disseminação de resultados. Todos os sub-projectos estiveram empenhados num verdadeiro sentimento de cooperação, e as acções práticas previstas foram concluídas com sucesso.

Da parte das estruturas de gestão da OQR em Lisboa e Génova, com o apoio dos respectivos Peritos, registou-se um contínuo apoio e acompanhamento dos participantes em sub-projectos, ajudando-os a desenvolver e implementar as acções previstas.

#### 1. COMPONENTE 1

Para além das tarefas de gestão e coordenação diárias, destaca-se o empenho dos PCR na mobilização de agentes potencialmente interessados. Também o acompanhamento à implementação dos sub-projectos no âmbito do qual foi mantido um contacto estreito com os participantes das 3 Regiões foi um aspecto fundamental para o sucesso alcançado.

A produção dos documentos internos da OQR, como manuais, guias de boas práticas, formulários constituíram um valioso apoio ao desempenho das tarefas do CF. A sua divulgação foi feita através de sessões públicas, nas quais foram claramente explicados os circuitos de validação/certificação de despesas e pagamentos, entre outros.

A gestão prática dos sub-projectos baseou-se sempre num trabalho conjunto com os executores, tendo-se implementado desde o início não apenas um acompanhamento constante a nível técnico mas também o apoio a nível do cumprimento de normas e circuitos administrativos/financeiros.

Os sub-projectos financiados no âmbito da MARE foram seleccionados por abertura de convocatória, com prioridades definidas para cada uma das componentes

#### 2. COMPONENTES 2, 3 E 4

De um total de 11 candidaturas apresentadas na primeira convocatória, foram aprovados e financiados 5 sub-projectos envolvendo um total de 21 parceiros directos, bem como várias outras entidades que de forma mais ou menos directa tiveram um papel importante no desenvolvimento e implementação das acções. Embora todas as candidaturas tivessem sido consideradas elegíveis, apenas houve enquadramento financeiro para as 5 com classificação mais elevada:

##### Componente 2

- **TRAMO** – Transporte Responsável, acções de Mobilidade e Ordenamento (liderado pelo Município de Manises, Valência)

##### Componente 3

- **ACFER** – Acessibilidade às Estações Ferroviárias (liderado pela Câmara Municipal de Loures)
- **MOBQUA** – Mobilidade nos Bairros (liderado pela Câmara Municipal de Lisboa)

## Componente 4

- **FLEXIS** – Serviços Flexíveis para o Sul da Europa (liderado pela Agência de Mobilidade e Infra-estruturas, Génova)
- **e-MOBILITY** – Novos Sistemas e Serviços Informativos para a Mobilidade no Sul da Europa (liderado pela Câmara Municipal de Odivelas)

Os relatórios finais dos sub-projectos integram informação mais detalhada, nomeadamente a nível de indicadores e boas práticas. No documento “Caderno de Orientações” o Perito apresenta uma apreciação de cada sub-projecto. Neste relatório faremos apenas uma breve apresentação de cada um dos sub-projectos, com exemplos de algumas das acções experimentais concluídas com sucesso, com destaque para a Região de Lisboa.

### 2.1. TRAMO: *Aumentar o Conhecimento da Mobilidade*

	Despesa Aprovada	Despesa Executada	Compart. FEDER	Tx.Exec. (Ap/Ex)
<b>SP TRAMO</b>	<b>660.563 €</b>	<b>614.981 €</b>	<b>428.412 €</b>	<b>93,1%</b>
<b>Lisboa</b>	128.933 €	99.941 €	74.955 €	77,5%
<b>Génova</b>	131.500 €	131.292 €	65.646 €	99,8%
<b>Valência</b>	400.130 €	383.748 €	287.811 €	95,9%

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 que permite **aumentar o conhecimento sobre a mobilidade e a acessibilidade**, não apenas para os parceiros europeus implicados mas também para outras cidades.

Em termos práticos, o TRAMO produziu, entre outros, um **Manual de boas práticas para a elaboração de Planos de Mobilidade**. Desenvolvido conjuntamente pelos Municípios do Barreiro, Loures e Moita, este Manual foi distinguido em 2009 com o 1º Prémio "Cidades de Excelência" na Secção 4/Mobilidade: Planeamento e Gestão da Mobilidade, Transportes, Acessibilidades para todos.

O sub-projecto TRAMO, ao ter promovido o debate sobre esta temática e a preparação de Planos de Mobilidade revelou-se precioso na **capacitação das Regiões e entidades locais participantes para a elaboração e implementação de Planos de Mobilidade**.

### 2.2. ACFER: *Melhorar a Acessibilidade e estimular a utilização dos Transportes Colectivos*

	Despesa Aprovada	Despesa Executada	Compart. FEDER	Tx.Exec. (Ap/Ex)
<b>SP ACFER</b>	<b>740.075 €</b>	<b>682.308 €</b>	<b>511.731 €</b>	<b>92,2%</b>
<b>Lisboa</b>	437.345 €	379.578 €	284.684 €	86,8%
<b>Valência</b>	302.730 €	302.730 €	227.048 €	100,0%



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 e estimular a utilização dos transportes colectivos**.

Foram implementados **novos serviços de autocarro** que em certos casos funcionaram como promotores da recuperação urbana. É o caso do "Rodinhas", serviço implementado pelo Município de Loures em colaboração com a Rodoviária de Lisboa, cujo sucesso está patente na replicação deste serviço noutros locais do concelho e mesmo noutros concelhos, alguns neste momento co-financiados no âmbito do QREN (PORLisboa).

Este serviço conta com alguns aspectos que o distinguem da oferta previamente existente – frota composta por veículos de pequena dimensão, elevada frequência do serviço, entradas e saídas flexíveis (a pedido dos passageiros) nas zonas devidamente assinaladas com uma linha azul. As elevadas taxas de ocupação alcançadas e a decisão tomada pelos responsáveis de prolongar o serviço para além do prazo de execução do sub-projecto e de replicá-lo noutros locais são marcas bem evidentes do sucesso desta experiência.

### 2.3. MOBQUA: *Promover a Mobilidade em Modos Suaves e melhorar o Ambiente Urbano*

	Despesa Aprovada	Despesa Executada	Compart. FEDER	Tx.Exec. (Ap/Ex)
<b>SP MOBQUA</b>	<b>358.382 €</b>	<b>322.387 €</b>	<b>217.186 €</b>	<b>90,0%</b>
<b>Lisboa</b>	125.466 €	116.403 €	87.302 €	92,8%
<b>Génova</b>	125.350 €	98.419 €	49.209 €	78,5%
<b>Valência</b>	107.566 €	107.566 €	80.674 €	100,0%

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.

O principal objectivo do sub-projecto foi a **promoção da mobilidade em modos suaves** nas deslocações de curta distância. A intervenção implicou a acção conjunta de vários agentes (município, estabelecimentos de ensino e associações de comércio e turismo) com vista ao desenvolvimento de um esquema que favorece a mobilidade sustentável.

Visando reduzir a utilização dos modos de transporte privado e **melhorar o ambiente urbano**, foram desenvolvidas nas 3 Regiões acções de promoção da mobilidade suave tais como o pedibus, o estacionamento gratuito para bicicletas e o pedishopping.

A experiência de pedibus desenvolvida pelo Município de Lisboa consistiu na deslocação pedonal de grupos de crianças no seu percurso casa-escola-casa, em percursos e horários fixos, sob supervisão de um condutor e contribuiu para diminuir o tráfego e aumentar a segurança viária em torno das escolas. A experiência foi desenvolvida em regime de voluntariado e atingiu um enorme sucesso, a ponto de continuar, por iniciativa dos participantes, para além do prazo de implementação do sub-projecto MOBQUA.

## 2.4. FLEXIS: *Flexibilização dos meios de transporte*

	Despesa Aprovada	Despesa Executada	Compart. FEDER	Tx.Exec. (Ap/Ex)
<b>FLEXIS</b>	<b>759.924 €</b>	<b>684.803 €</b>	<b>380.259 €</b>	<b>90,1%</b>
<b>Lisboa</b>	187.292 €	151.430 €	113.573 €	80,9%
<b>Génova</b>	572.632 €	533.372 €	266.686 €	93,1%

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. 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".

No âmbito da **flexibilização dos meios de transporte** e do estímulo à procura de novos serviços, foram implementados **vários serviços alternativos ao transporte individual**, como o *carpooling* e serviços flexíveis de autocarros.

Os serviços flexíveis implementados no âmbito do sub-projecto FLEXIS e os correspondentes sistemas de atendimento e optimização de horários e percursos mostraram ser técnica e economicamente viáveis e capazes de garantir uma boa cobertura de serviço em áreas de reduzida procura, sendo um exemplo bem sucedido de aproveitamento das TIC na exploração de sistemas flexíveis.

## 2.5. E-MOBILITY: *Desenvolvimento de serviços informativos multimodais*

	Despesa Aprovada	Despesa Executada	Compart. FEDER	Tx.Exec. (Ap/Ex)
<b>SP E-MOBILITY</b>	<b>990.105 €</b>	<b>882.368 €</b>	<b>571.722 €</b>	<b>89,1%</b>
<b>Lisboa</b>	190.838 €	177.436 €	133.077 €	93,0%
<b>Génova</b>	454.364 €	360.217 €	180.108 €	79,3%
<b>Valência</b>	344.903 €	344.715 €	258.536 €	99,9%

O e-MOBILITY visou o **desenvolvimento de serviços informativos multimodais** para a mobilidade, 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/*Smart Phones*, 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.

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 “car-sharing”. 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.

### 3. COMPONENTE 5

No âmbito desta componente para além das acções divulgação a seguir discriminadas no ponto IV, foram desenvolvidas 2 acções horizontais da responsabilidade dos parceiros da OQR:

1. Observatório de Mobilidade, liderado por Génova
2. Fórum/Centro de Mobilidade, liderado por Lisboa

#### 3.1. Observatório da Mobilidade

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.

Com esta acção procedeu-se à implementação do Observatório de Mobilidade do Município/Cidade de Génova e à realização de um estudo para o desenvolvimento da arquitectura do Observatório da Mobilidade da Região Metropolitana de Lisboa, ao nível da oferta de serviços, modelo e plano de negócio, bem como a organização, processos, dados, aplicações e tecnologia associados (embora lançado durante o período de execução da OQR MARE este estudo foi objecto de co-financiamento no âmbito do PORLisboa).

#### 3.2. Fórum de Mobilidade

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.

Esta acção envolveu a implementação do Mobì – 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 no âmbito do PORLisboa.

## IV - PROMOÇÃO / DISSEMINAÇÃO

Num projecto de cooperação que se baseia na troca de experiências e disseminação de boas práticas, **a divulgação de resultados é fundamental**. Neste sentido, a estratégia de comunicação/disseminação implementada teve por base dois objectivos: tornar o Programa e a MARE conhecidos dos potenciais beneficiários e difundir amplamente os seus resultados.

No âmbito da **OQR-MARE** foram realizadas múltiplas acções de disseminação de boas práticas e de difusão de resultados que incluíram visitas, reuniões internacionais e workshops regionais finais, que culminaram com a realização do **Encontro Final Internacional**.

A nível dos sub-projectos, todos estabeleceram igualmente uma estratégia de comunicação e divulgação de resultados.

Na Região de Lisboa foi realizada uma primeira acção de divulgação da OQR em Dezembro de 2005, tendo sido convidadas as entidades potencialmente beneficiárias. Esta acção teve como objectivo não só a divulgação da MARE, mas também estimular a formação de parcerias para apresentação de projectos concretos.

Em Setembro de 2007 foi realizado na Moita o 1º Encontro Interregional, em que participantes das 3 Regiões debateram ideias/problemas/soluções. A presença de políticos das 3 Regiões foi sempre muito importante nestes eventos, o que é fundamental para o sucesso dos projectos.

Na fase final as actividades de divulgação intensificaram-se: todos os sub-projectos realizaram eventos finais de apresentação de resultados (por vezes nas 3 Regiões). O parceiro de Génova realizou em Maio de 2008 o Workshop Regional Final.

A CCDRLVT, enquanto CF, realizou em Junho de 2008 o Encontro Final Internacional, de encerramento da OQR e apresentação de resultados, em que estiveram presentes participantes das 3 Regiões, incluindo políticos, com mais de 200 participantes.

Com este Encontro não se pretendeu fazer uma descrição exaustiva dos sub-projectos; mais do que isso. Através das experiências adquiridas com a implementação das acções, este evento constituiu-se como uma oportunidade para reflectir nos **sucessos/falhas** dos sub-projectos, na **troca de experiências**, nas **mais-valias obtidas com o trabalho em cooperação**, mas também para **disseminar os resultados** num processo aberto e dinâmico de apresentações, workshops, stands e discussão, envolvendo os *stakeholders* e o público em geral.

A **ampla divulgação** da Operação e **disseminação de resultados** foram dois dos factores chave do sucesso da MARE.

## IV - COOPERAÇÃO

A MARE foi fundamental para desenvolver uma cultura de cooperação para todas as entidades que participaram neste processo.

A partilha de problemas e as diferentes visões/experiências de cada parceiro foram fundamentais para atingir os resultados da OQR: Lisboa com uma visão global dos problemas de acessibilidade em relação à organização espacial e experiência de algumas soluções de gestão do espaço e da organização do sistema de transportes; Génova encarregue do desenvolvimento de todos os planos da área metropolitana de Génova e também reconhecida experiência e conhecimento em relação a todos os temas da OQR, nomeadamente os que respeitam à inovação; Valência com uma visão global do sistema de transporte público e experiência de criação e funcionamento da entidade de coordenação de todos os modos de transporte – planeamento, execução e exploração da rede integrada.

Neste ponto é preciso relevar a dinâmica inerente à própria MARE que desde o início se empenhou na partilha e troca de experiências como ponto fundamental do trabalho em parceira: partilhar problemas e procura de soluções, partilhar objectivos e resultados num verdadeiro sentido de Cooperação. Esta actuação possibilitou a transferência, com sucesso, de uma Região à outra, das boas práticas identificadas.

**Cooperação é trabalho em conjunto cujo resultado é muito superior à soma das partes.**

Para além de outros benefícios, consideramos que uma das principais mais-valias para a maior parte dos participantes é a **experiência adquirida** em termos de participação em projectos de cooperação. Para as entidades em que foi a primeira oportunidade de trabalhar em cooperação este foi de longe o ponto mais forte.

A MARE também proporcionou o reforço das relações entre diversos parceiros, o que constitui uma vantagem para a apresentação de novas candidaturas a outros Programas. De facto, e no que respeita às entidades que participaram em sub-projectos, foram já constituídas novas parceiras com candidaturas apresentadas (e algumas aprovadas) no âmbito dos novos programas CTE.

A nível dos parceiros da OQR, e embora não existam de momento projectos concretos, Lisboa e Génova estão interessadas em continuar a cooperar no âmbito desta temática (e eventualmente outras).

## VI - RESULTADOS

A MARE é um projecto que proporcionou a identificação de um número considerável de boas práticas, enunciadas nos relatórios finais dos sub-projectos, no Relatório de Progresso nº 7 e no documento “Gestão e Coordenação da OQR MARE – Integração de Resultados”.

Apesar do atraso que se registou desde o início da sua implementação, e apesar do abandono do parceiro de Valência, a MARE registou uma boa taxa de cumprimento dos objectivos estratégicos definidos: 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, tendo em vista o desenvolvimento, em cada Região, de uma estratégia integrada de mobilidade metropolitana que assegure a qualidade de vida e que contribua para um desenvolvimento sustentável.

Neste ponto destacamos apenas alguns dos resultados que as acções desenvolvidas permitiram atingir (para uma informação mais pormenorizada e quantitativa dos indicadores devem ser consultados o Relatório de Progresso nº 7 e os Relatórios Finais dos sub-projectos):

- Desenvolvimento de novos critérios e instrumentos de planeamento para integrar nos processos de ordenamento do território as necessidades de acessibilidade do espaço metropolitano (**TRAMO**)
- Acções inovadoras de promoção de formas alternativas (não motorizadas) de deslocação (**MOBQUA**)
- Aumento da eficiência das infra-estruturas de transporte e gestão de forma sustentável o espaço público (**ACFER, MOBQUA, FLEXIS**)
- Melhoria da qualidade do serviço, aumento da eficácia e capacidade do sistema e reforço do papel dos transportes públicos (**ACFER, FLEXIS, E-MOBILITY**)
- Criação de estruturas para a promoção da mobilidade sustentável e de sistemas de ajuda/informação aos utentes de transportes colectivos (**Observatório da Mobilidade, Mobi**)

Os indicadores ilustrados nos vários relatórios mostram-nos que todas as acções foram orientadas por uma estratégia de desenvolvimento regional, nomeadamente em matéria de preparação de instrumentos de planeamento da mobilidade, de dinamização da criação de estruturas para a promoção da mobilidade sustentável e de sistemas de ajuda/informação aos utentes dos transportes colectivos e de qualificação de competências em matéria de gestão da mobilidade metropolitana.

Um forte empenho dos principais actores a nível do ordenamento do território, da gestão do espaço público e dos transportes é condição de durabilidade do impacto da operação. A própria natureza dos parceiros da OQR assegura a perenidade dos resultados pela sua incorporação nos instrumentos de política no futuro período de

programação. Assim, a nível dos parceiros da OQR há que assinalar os seguintes impactos da MARE:

#### CCDRLVT

A CCDRLVT dotou-se de novos conhecimentos visando a inovação no campo da mobilidade metropolitana.

A visão global dos problemas de acessibilidade relacionados com a organização espacial urbana e a experiência de algumas soluções recentes de gestão do espaço e de organização do sistema de transporte, permitirão consolidar o importante papel que a CCDRLVT tem no âmbito do desenvolvimento regional sustentável.

O impacto a longo prazo será a **melhoria de intervenção sobre a mobilidade**, a promoção de modos mais sustentáveis de deslocação e uma contribuição para a qualidade de vida, competitividade e coesão da Região.

#### MUNICÍPIO DE GÉNOVA

O Município de Génova dotou-se de novos instrumentos, de estudos e de projectos que irão permitir promover a inovação no domínio dos transportes, representando o importante papel de *leader* para as outras cidades da Região da Ligúria.

O impacto a longo prazo será a **melhoria da intervenção sobre a mobilidade**, a promoção de modos mais sustentáveis de deslocação e uma contribuição para a qualidade de vida, competitividade e coesão da Região.

## VII - PERSPECTIVAS

Os principais destinatários das acções desenvolvidas no âmbito da MARE são as autoridades metropolitanas de transportes, os operadores de transportes colectivos, os municípios, os serviços da administração central e regional com competências neste domínio e no ordenamento do território, os centros universitários e as empresas interessadas em experimentar novas soluções de mobilidade.

São estes grupos que irão utilizar os resultados da OQR, sendo que uma grande parte destes resultados está incorporada no reforço do conhecimento e competências destes actores.

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 não só para cooperar com outros agentes da Região e de outras Regiões, mas também para desenvolver soluções inovadoras no domínio da mobilidade e da acessibilidade urbana e metropolitana e projectos em contexto de cooperação internacional.

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.

No “Caderno de Orientações” é apresentada pelo Perito 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.



## NOTAS FINAIS

Desde o início, a OQR MARE foi um projecto que se distinguiu pelo seu carácter inovador no domínio da cooperação. Este facto deve-se à partilha de experiências e competências entre os parceiros, mas também à determinação no estudo de novas estratégias para os problemas da mobilidade e acessibilidade metropolitana. Estas dizem respeito a soluções de pequena e micro escala e de indução de comportamentos capazes de promover uma maior utilização dos meios de mobilidade suave, proporcionando um ambiente sustentável. A MARE demonstrou claramente que as intervenções complementares desta natureza podem efectivamente fazer a diferença nos territórios com evidentes problemas de mobilidade.

O enorme sucesso deste projecto ficou a dever-se ao constante entusiasmo na procura de soluções para os problemas de mobilidade das populações, inovadoras e ao mesmo tempo geradoras de impacto ao nível local. Muitos projectos interessantes e encorajadores foram desenvolvidos. O seu sucesso é um claro indicador da necessidade de encontrar alternativas urgentes em matéria de acessibilidade e transportes.

A maior dificuldade encontrada ao longo deste percurso foi a resistência à mudança de comportamentos ligados à mobilidade. Este será sem dúvida um dos maiores desafios para o futuro da mobilidade na Europa.