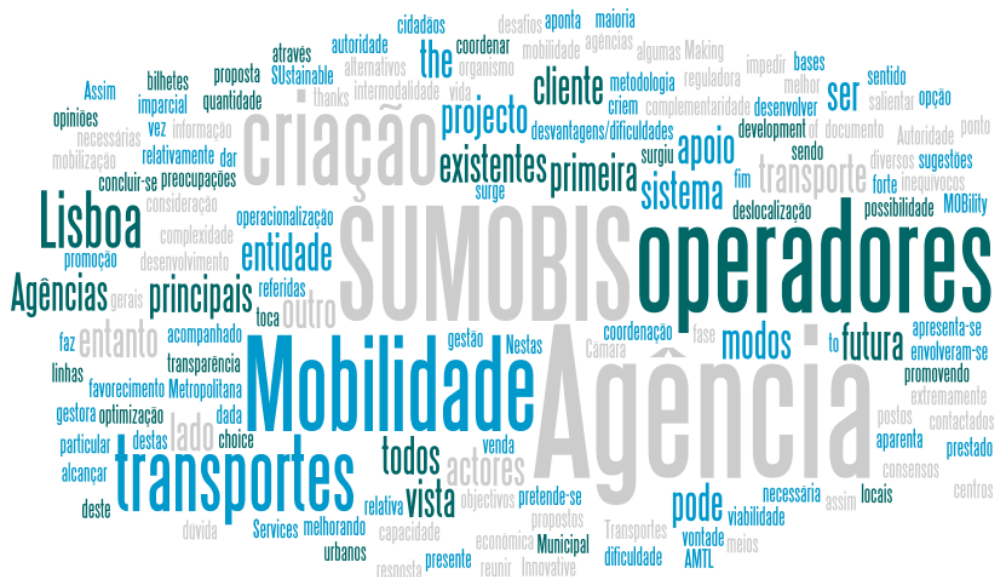


Guia Técnico



Setembro 2011

Ficha técnica

Coordenação

Lisboa E-Nova – Agência Municipal de Energia-Ambiente de Lisboa

Miguel Águas (Coordenação geral)
Filipa Sacadura (Coordenação geral)
Francisco Gonçalves (Coordenação técnica)
Nuno Cegonho (Apoio técnico)
Luísa Magalhães de Almeida (Apoio técnico)

Autores

IDMEC/DTEA – Transportes, Energia e Ambiente

Gonçalo Gonçalves (Orientação científica)
Marta Faria (Técnica responsável)

Colaboração

Aurore Asorey (Tisséo-SMTC - Syndicat mixte des transports en commun)
Lola Hernandez (Ayuntamiento de Huelva)
Victoria Álvarez López (Ayuntamiento de Ponferrada)
Francisco Jordán Benavente (Ayuntamiento de Ponferrada)
José María Díez (Asociación Plan Estratégico Ciudad de Burgos)
Fernando Ciudad (Asociación Plan Estratégico Ciudad de Burgos)
Marisa Valegrama (Ayuntamiento de Oviedo)

Agradecimentos

José Sá Fernandes (Vereador da Câmara Municipal de Lisboa para o Ambiente Urbano, Espaços Verdes e Espaço Público)
Fernando Nunes da Silva (Vereador para a Mobilidade e Transportes da Câmara Municipal de Lisboa)
Fernando Pedro Moutinho (Director Municipal da Câmara Municipal de Lisboa)
Tiago Farias (EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.E.M.)
Óscar Rodrigues (EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.E.M.)
Carlos Gaivoto (AMTL - Autoridade Metropolitana dos Transportes de Lisboa)
José Maia (CARRIS - Companhia de Carris de Ferro de Lisboa)
Maria João Jardim Branco (CARRIS - Companhia de Carris de Ferro de Lisboa)
Rui Miguel Sousa (CARRIS - Companhia de Carris de Ferro de Lisboa)
Francisco Aires de Sousa (CARRIS - Companhia de Carris de Ferro de Lisboa)
Cristina Ramos (Transtejo - Transportes Tejo SA/Soflusa)
Teresa Pires (Transtejo - Transportes Tejo SA/Soflusa)
Inês Matos (CarrisTur)
Rita Lapa (OTLIS - Operadores de Transportes da Região de Lisboa)
Rodrigo Pereira da Fonseca (Metropolitano de Lisboa)
Zita Carvalho (CP – Comboios de Portugal)
Catarina Santos Silva (CP – Comboios de Portugal)
António Corrêa de Sampaio (Rodoviária de Lisboa e TST – Transportes Sul do Tejo)
João Domingos da Cunha (Rodoviária de Lisboa)
Célia Félix (GALP Energia)
Manuel Andrade (GALP Energia)
Clara Esquível (Fertagus e Sulfertagus)
Bárbara Marlene São Martinho (Câmara Municipal do Porto)
Rita Sarsfield (TIP - Transportes Intermodais do Porto)

Prefácio

É com prazer e expectativa que Lisboa integra o projecto SUMOBIS, na medida em que a mobilidade nas cidades enfrenta necessariamente uma mudança de paradigma, nem sempre pacífica e consensual. É necessário repensar as soluções perante a dependência excessiva dos combustíveis fósseis, incentivar outras formas de mobilidade em detrimento do automóvel particular, que tenham menos impacto no espaço público, no ambiente e na saúde de quem habita nos centros urbanos. É preciso inverter a hierarquia Carro-Peão, dominante nos últimos anos, e incluir na equação a Bicicleta, devolvendo o espaço público às pessoas e tornando as cidades mais amigáveis.

Assim, iniciámos, em 2008, a criação de condições para aumentar a circulação em bicicleta, através de uma rede de percursos cicláveis, que se traduz diariamente em novos utilizadores.

E é nessa direcção que Lisboa prossegue, dando passos seguros na promoção da melhoria da qualidade de vida.



José Sá Fernandes

Vereador da Câmara Municipal de Lisboa para o Ambiente Urbano, Espaços Verdes e Espaço Público

Sumário

O projecto SUMOBIS (*Making the SUsustainable MOBility choice thanks to the development of Innovative Services*) surgiu com o objectivo de criar Agências de Mobilidade nas cidades parceiras, como resposta aos crescentes desafios de mobilidade dos centros urbanos, através da promoção dos modos de transporte alternativos ao automóvel particular.

Lisboa, na qualidade de observadora, acompanhou o projecto com o intuito de conhecer as bases necessárias à criação de uma Agência de Mobilidade. No presente documento, e com base nas experiências desenvolvidas, apresenta-se, em linhas gerais, uma proposta de metodologia para o desenvolvimento destas Agências.

A criação de uma Agência de Mobilidade pressupõe uma vontade e apoio político inequívocos e a coordenação dos diversos actores do sistema de transportes na cidade. Assim, para alcançar os objectivos propostos, envolveram-se os principais actores locais de forma a reunir as suas opiniões e sugestões relativamente à criação de uma futura Agência.

Das contribuições dos operadores contactados pode concluir-se que, do ponto de vista do cliente, a criação de uma Agência de Mobilidade não só faz sentido como é extremamente necessária para a promoção da intermodalidade e da complementaridade entre modos de transporte, para o favorecimento da transparência no sistema de transportes e optimização de recursos/economia de meios através da deslocalização para a Agência dos postos de venda de bilhetes e de apoio ao cliente.

São, no entanto, de salientar algumas referências a desvantagens/dificuldades na criação e operacionalização de uma Agência de Mobilidade. A viabilidade económica da Agência aparenta ser uma das principais preocupações dos operadores, a par da dificuldade de mobilização dos operadores e incompatibilidades existentes entre si, o que pode dificultar a criação de consensos. Por outro lado, surge a dúvida na capacidade de gestão da informação relativa a todos os operadores de transportes fruto da sua quantidade e complexidade.

No que concerne à potencial entidade gestora de uma Agência deste tipo, a maioria dos operadores aponta a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL) como a melhor opção, uma vez que é uma entidade neutra, imparcial, e se assume como uma entidade reguladora que tem autoridade para coordenar todos os operadores de transportes. No entanto, a possibilidade de este serviço ser prestado por um organismo dependente da Câmara Municipal de Lisboa (CML), numa primeira fase, está já em forte consideração.

Índice

1. INTRODUÇÃO	3
2. O PROJECTO SUMOBIS	5
2.1. OBJECTIVOS	6
2.2. ACÇÕES DESENVOLVIDAS PELAS CIDADES PARCEIRAS	7
2.2.1. <i>Toulouse</i>	7
2.2.2. <i>Burgos</i>	9
2.2.3. <i>Oviedo</i>	11
2.2.4. <i>Ponferrada</i>	13
2.2.5. <i>Huelva</i>	16
3. CRIAÇÃO DE UMA AGÊNCIA DE MOBILIDADE EM LISBOA	18
3.1. METODOLOGIA DE TRABALHO	18
3.2. DESAFIOS	18
3.3. AGENTES INTERVENIENTES	20
3.3.1. <i>Câmara Municipal de Lisboa</i>	21
3.3.2. <i>Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa</i>	23
3.3.3. <i>Operadores de Transportes</i>	24
3.3.4. <i>Outros intervenientes</i>	28
3.4. SERVIÇOS A INTEGRAR	30
3.5. SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA DA AGÊNCIA	30
4. CASO DE ESTUDO: A LOJA DA MOBILIDADE DO PORTO	32
5. REFERÊNCIAS	34

Índice de Figuras

Figura 1. Equipa do projecto SUMOBIS.....	6
Figura 2. Website <i>Covoiturage Tisséo</i>	8
Figura 3. Casa da Mobilidade em Toulouse - Labège	9
Figura 4. <i>Oficina de Movilidad de Burgos</i>	10
Figura 5. Website <i>Coche compartido del Ayuntamiento de Burgos</i>	11
Figura 6. Website <i>Plan Oviedo 30</i>	12
Figura 7. Website <i>Oficina de Movilidad de la Policía Local - Oviedo</i>	13
Figura 8. Website <i>Ponferrada te presta la bici</i>	14
Figura 9. Oficina de Movilidad da cidade de Ponferrada.....	15
Figura 10. Exemplo de acções de comunicação para a promoção dos modos suaves	16
Figura 11. Website <i>Movilidad Sostenible en Huelva</i>	17
Figura 12. Imagem do website com a rede de vias cicláveis na cidade de Lisboa	22
Figura 13. Plataforma Transporlis	28
Figura 14. Portal Energia Positiva (GalpShare).....	29
Figura 15. Website da Loja da Mobilidade do Porto	32
Figura 16. Loja da mobilidade na Asprela - ao Hospital de São João	33

1. Introdução

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) regista a maior concentração populacional e económica de Portugal. Nos seus dezoito concelhos residem quase 3 milhões de habitantes e aqui se encontram 25% da população activa, 30% das empresas e 33% do emprego nacional [1].

Entre 1991 e 2001, a população residente na AML aumentou cerca de 6%. No entanto, nos últimos 20 anos, o concelho de Lisboa perdeu 30% da sua população. Constatase, assim, que o aumento populacional na AML se deve sobretudo ao crescimento dos concelhos periféricos, estando estes pior servidos em termos de transportes colectivos. Importa ainda salientar que a taxa de motorização na AML, em apenas uma década (1992 – 2002), aumentou de 291 para 471 veículos por 1000 habitantes. Justifica-se assim, em parte, o grande número de viagens pendulares realizadas em transporte individual. Diariamente, no conjunto dos residentes e não residentes em Lisboa, realizam-se cerca de 2,284 milhões de viagens com pelo menos um extremo em Lisboa (início e/ou término da viagem), das quais 35% são realizadas apenas em transporte individual [2].

Neste contexto, e sabendo que no Concelho de Lisboa o sector dos transportes representa 40% do consumo de energia primária e 37% das emissões de CO₂ [3], é crucial estabelecer políticas concertadas que conduzam Lisboa, num contexto metropolitano, simultaneamente à sustentabilidade ambiental e à eficiência energética.

O excesso de carros em circulação em meio urbano provoca frequentemente problemas de congestionamento com inúmeras consequências em termos de tempo perdido e de poluição atmosférica e sonora. A ratificação do Protocolo de Quioto, que já se encontra em vigor, visa a redução das emissões de gases com efeito de estufa e, conseqüentemente, obriga à tomada urgente de medidas. Para além disso, a legislação comunitária e nacional obriga ao cumprimento de valores limite em relação a determinados poluentes que, nos últimos anos, têm vindo a ser ultrapassados e que têm efeitos nocivos sobre a saúde humana e sobre o ambiente. De facto, Lisboa é, de entre as cidades europeias, uma das que apresenta pior qualidade do ar sobretudo no que concerne às partículas inaláveis (originadas sobretudo pelo tráfego rodoviário) [4].

É preciso não esquecer, também, os problemas de estacionamento associados ao excessivo número de veículos presentes na cidade diariamente. Num dia útil o número máximo de veículos estacionados em Lisboa ronda os 214 mil veículos. Atendendo à oferta de lugares disponíveis na cidade (313 mil lugares – incluindo a oferta em centros comerciais) poder-se-ia concluir, erradamente, que a oferta é adequada à procura. No entanto, a procura é desigual, concentrando-se no centro da cidade durante o período diurno e deslocando-se, no período nocturno, para as periferias residenciais [2]. Todos estes factores têm um forte impacto na mobilidade urbana.

Sabendo que a mobilidade urbana é um factor crucial para o desenvolvimento económico e social e que a ela se associam questões energéticas que, por sua vez, estão intimamente relacionadas com as questões ambientais, a sustentabilidade ambiental e a eficiência energética surgem como problemáticas de inquestionável relevância no planeamento estratégico de uma cidade.

Perante os desafios que se impõem na cidade de Lisboa surgiu, então, a necessidade de definir objectivos de desempenho que promovam o desenvolvimento sustentável da cidade. Desenvolveu-se assim, uma Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa onde se aprofundaram, actualizaram e quantificaram os fluxos de energia, dos materiais e da água canalizada, induzidos pela cidade.

Externamente, a Comissão Europeia propôs os objectivos conhecidos como EU 20 20 20 em 2020 (COM(2008)30) e que consistem na redução em 20% das emissões de GEE, em 20% de contributo de energias renováveis e em 20% de aumento na eficiência energética [5].

A nível nacional, o Governo estabeleceu, na Resolução do Conselho de Ministros 80/2008 de 20 de Maio, o “Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética” que fixou como metas de desempenho energético para 2015 a redução do consumo de energia primária em 10% e a redução da factura energética em 1% ao ano [6]. No âmbito do pacote energia e clima, o Governo fixou ainda em 31% a meta de incorporação de energias renováveis a atingir até 2020 [7].

Para além dos objectivos nacionais para 2015 e europeus para 2020, em Lisboa, a Câmara Municipal (CML) assumiu o compromisso de cumprir metas ainda mais ambiciosas. Propôs uma taxa média de redução do consumo de energia no Concelho de cerca de 1,85% ao ano, o que se traduzirá numa redução global de consumo de energia primária de cerca de 8,9% em 2013 relativamente ao ano 2002. Os três grandes sectores de intervenção são os edifícios residenciais, os edifícios de serviços e os transportes rodoviários sendo aqui que se espera obter uma maior taxa de redução [8].

É neste contexto que surge o projecto SUMOBIS (*Making the SUSTainable MOBility choice thanks to the development of Innovative Services*) cujo objectivo é desenvolver Agências de Mobilidade. Nestas agências pretende-se dar resposta aos desafios de mobilidade existentes nos centros urbanos, promovendo os modos de transporte alternativos ao automóvel e melhorando, assim, a qualidade de vida dos cidadãos. No presente documento apresenta-se, em linhas gerais, uma proposta de metodologia para desenvolvimento destas Agências de Mobilidade.

2. O Projecto SUMOBIS

O Sindicato Misto dos Transportes Colectivos da área metropolitana de Toulouse (Tisséo-SMTC), juntamente com outras associações locais, no âmbito do projecto europeu CIVITAS MOBILIS, criou uma Agência de Mobilidade no Sudoeste de Toulouse (Labège Innopole). Devido ao sucesso alcançado, a Tisséo-SMTC decidiu então, no final de 2007, estabelecer várias Agências de Mobilidade nesta área metropolitana. Paralelamente, as cidades de Burgos, Oviedo, Ponferrada e Huelva decidiram, também elas, criar as suas Agências de Mobilidade.

Foi neste contexto que surgiu uma proposta de projecto, no quadro do programa INTERREG IV B SUDOE, baseada na criação e nas actividades das Agências de Mobilidade.

O programa INTERREG IV B SUDOE é um Programa de Cooperação Territorial do Espaço Sudoeste Europeu (SUDOE), que apoia o desenvolvimento regional através do co-financiamento de projectos transnacionais por intermédio do FEDER (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional). Estes projectos devem estar relacionados com a inovação, o ambiente, as novas tecnologias da informação e/ou o desenvolvimento urbano sustentável e, através deles, os actores públicos das regiões espanholas, francesas, portuguesas e britânicas (Gibraltar) podem contribuir para o crescimento e desenvolvimento do Espaço Sudoeste europeu [9].

O projecto SUMOBIS (SOE1/P4/F023) surge, assim, com a necessidade de criar Agências de Mobilidade cujo objectivo é desenvolver novos serviços para a mobilidade e sensibilizar a população e as empresas para a mobilidade sustentável.

O consórcio do projecto é coordenado pela Tisséo-SMTC (beneficiário principal), contando ainda com a participação dos Municípios de Burgos, Oviedo, Ponferrada e Huelva, da *Asociación Plan Estratégico Ciudad de Burgos* (os papéis em Burgos no quadro deste projecto são partilhados com o Município) e da Lisboa E-Nova – Agência Municipal de Energia-Ambiente de Lisboa.

No âmbito do projecto, os parceiros vão criar em cada uma das cidades da parceria (à excepção de Lisboa) uma Agência de Mobilidade (no caso de Huelva, apenas virtual), através da qual será possível apresentar aos habitantes todas as informações necessárias para escolherem o seu modo de transporte em função da deslocação pretendida. Em Lisboa, o projecto será acompanhado com a finalidade de congregiar todas as bases necessárias à criação de uma futura Agência de Mobilidade, constituindo assim o primeiro nível de transferibilidade no seio da parceria criada.



Figura 1. Equipa do projecto SUMOBIS durante um workshop e reunião de coordenação em Burgos, Espanha.

2.1. Objectivos

O objectivo principal do projecto é o desenvolvimento e a criação de Agências de Mobilidade, permitindo melhorar, de forma directa ou indirecta, as condições de vida dos habitantes das cidades do espaço SUDOE ao promover a redução da utilização da viatura individual. A promoção dos meios de transporte alternativos ao automóvel permite quer à população, quer às empresas, escolherem o seu meio de transporte tendo em consideração o conjunto de alternativas que lhes são propostas (transportes colectivos, *carsharing*, *carpooling*, aluguer de bicicletas, ...).

O projecto SUMOBIS tem, ainda, como objectivo a transferência de conhecimentos e a promoção das actividades das Agências de Mobilidade ao nível do território do espaço SUDOE. Pretende-se pois que as cidades utilizem as ilações das experiências e actividades desenvolvidas pelos parceiros do projecto.

Paralelamente, o projecto ambiciona, também:

- Desenvolver Planos de Mobilidade Sustentável em Empresas e Universidades;
- Integrar bases de dados e serviços que permitam às Agências de Mobilidade apresentar aos cidadãos e às empresas as alternativas de transporte disponíveis para a realização das suas deslocações;
- Promover acções de marketing individualizado (público e empresas) e outras acções de sensibilização sobre modos de transporte alternativos;
- Definir indicadores comuns de avaliação respeitantes às actividades realizadas pelas Agências de Mobilidade do projecto;

- Realizar actividades de transferência de experiências e de valorização dos resultados para outras cidades do espaço SUDOE e europeu.

2.2. Acções desenvolvidas pelas cidades parceiras

2.2.1. Toulouse

Toulouse é a capital da região dos Médios-Pirinéus e a quarta maior cidade de França com cerca de 440 mil habitantes (dados de 2007). Tem uma área de 118 km² e uma densidade populacional de 3715 hab/km² [10].

Em 2004, mais de 3,5 milhões de viagens eram realizadas diariamente pelos habitantes da área metropolitana de Toulouse [11]. Ainda assim, em Toulouse, a promoção dos transportes públicos resultou num significativo aumento da sua utilização. Em 2006, 11% das pessoas que viviam na área urbana utilizavam os transportes públicos para se deslocarem para o trabalho, enquanto em 1999 apenas 8% das pessoas o faziam [10].

Graças ao projecto SUMOBIS, a Tisséo continua a promover novas utilizações do automóvel. Desde 2003 que o serviço de automóvel partilhado se encontra em desenvolvimento e é, desde 2008, gerido por esta entidade. Os colaboradores de empresas da área urbana são o principal grupo-alvo deste serviço. A especificidade do modelo da Tisséo baseia-se num sistema humanizado e na utilização da tecnologia Web 2.0. Este sistema permite aconselhar, acompanhar e tranquilizar os utentes, estimulando simultaneamente a utilização partilhada do automóvel.

Em 2010 foi lançado o website (<http://covoiturage.tisseo.fr>) (Figura 2) que se dedica exclusivamente ao automóvel partilhado, permitindo pesquisar e encontrar com facilidade a solução mais adequada a cada utente para as deslocações casa/trabalho. São já mais de 2300 os utentes membros da comunidade.

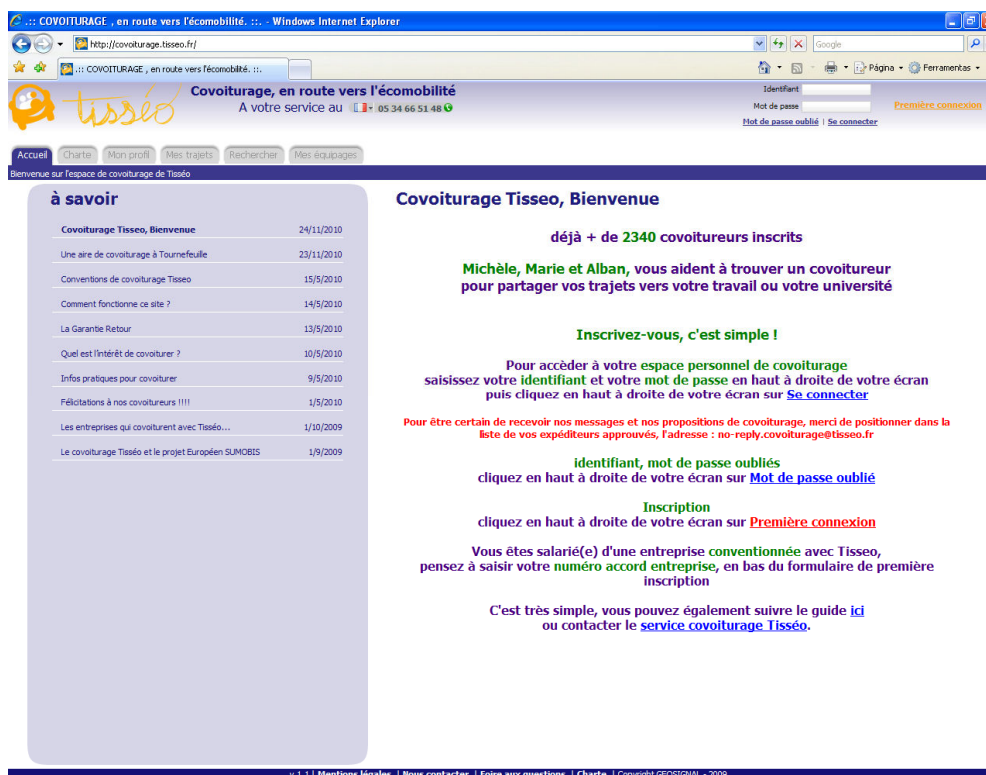


Figura 2. Website Covoiturage Tissé

Dispondo de uma equipa dedicada com dois assessores especializados na promoção de planos de mobilidade em empresas e um responsável por estudos de Mobilidade, a Tisséo aposta também na promoção dos planos de mobilidade em empresas como uma das soluções para minimizar as deslocações casa/trabalho. São organizados encontros regulares com o objectivo de informar e sensibilizar o cidadão para os custos e impacto ambiental associado às deslocações, assim como para apresentar planos de mobilidade associados a empresas. Com o apoio do projecto SUMOBIS, foi desenvolvida uma plataforma de seguimento destes planos que permite às empresas contactarem entre si e partilharem experiências.

Os planos de mobilidade consistem num conjunto de medidas que se baseiam sobretudo na promoção de meios de transporte sustentáveis e alternativos ao automóvel individual, como a utilização da bicicleta, trajectos a pé, os transportes públicos, o automóvel partilhado, etc.

Relativamente à criação de uma Agência de Mobilidade em Toulouse, esta foi criada com o objectivo de fornecer aos utentes informações, conselhos, títulos de transporte Tisséo e ferramentas para todas as formas de deslocação alternativas ao automóvel individual (autocarro, comboio, bicicleta, automóvel partilhado, ...). Para além de ser um posto concentrado na mobilidade, onde se faz atendimento ao público, a Agência tem também uma acção proactiva, sobretudo para as empresas da zona, em colaboração com o departamento de Ecomobilidade.



Figura 3. Casa da Mobilidade em Toulouse – Labège

Uma das ferramentas desenvolvidas pela Agência, para promover soluções alternativas ao automóvel individual, é o fórum de discussão e workshop técnico: “As terças-feiras da Mobilidade”. Estes encontros tratam de temas actuais da mobilidade, permitindo que a informação chegue a públicos muito variados.

As equipas da Agência têm uma grande actividade na área urbana de Toulouse e, no âmbito de conferências e seminários, apresentam o trabalho realizado promovendo as acções da Tisséo. Só em 2009, organizaram-se 24 acções de sensibilização.

2.2.2. *Burgos*

A cidade de Burgos localiza-se na província espanhola de Burgos, pertencendo à comunidade autónoma de Castela e Leão. Em 2010, o município de Burgos tinha cerca de 178 mil habitantes e a província abrangia perto de 375 mil habitantes [12].

O parque automóvel, em 2009, era composto por quase 100 mil veículos, representando os veículos ligeiros cerca de 78% do parque automóvel. Comparativamente ao ano de 2008, o parque automóvel aumentou 1,5%, valor representativo quando comparado com o aumento de população de apenas 0,6%. A taxa de motorização era, em 2009, de 554 veículos/1000 hab [13].

Em Burgos, o modo pedonal tem vindo a ser o modo de transporte mais utilizado nos últimos anos, representando 45,1% da repartição modal (dados de 2009). Seguem-se o veículo privado e os transportes públicos que representam 26,7% e 23% dos deslocamentos, respectivamente. De salientar que, considerando o motivo da viagem nos deslocamentos para o trabalho, o automóvel é o principal modo de transporte (45%). Para os restantes motivos é utilizado maioritariamente o modo pedonal (51%) [13].

Os exemplos em termos de políticas para a mobilidade sustentável na cidade de Burgos, e a sua boa difusão, começaram a ganhar forma desde a participação no projecto europeu CIVITAS-CARAVEL [14].

A participação de Burgos no projecto SUMOBIS conta com dois parceiros: o Município de Burgos (responsável pela realização de acções demonstrativas) e a Associação Plano Estratégico (*Asociación Plan Estratégico Ciudad de Burgos*), que se dedica à difusão do projecto em si.

Foram desenvolvidas várias acções no âmbito do projecto. De salientar a abertura da Agência de Mobilidade (*Oficina de Movilidad*) (Figura 4) em Setembro de 2009, no decorrer da Semana Europeia da Mobilidade, e a criação de uma página Web disponibilizando informação aos viajantes. Na Agência foi também criado um Observatório de Mobilidade (*Observatorio de la Movilidad de la Ciudad de Burgos*).



Figura 4. *Oficina de Movilidad de Burgos*

O sistema de segurança do sistema de bicicletas gratuito (em funcionamento desde 2006) foi melhorado graças ao projecto e, com fundos do SUMOBIS, foi também possível instalar mais pontos BiCiBUR e adquirir novas e melhores bicicletas. Também os cartões de utilização do serviço foram melhorados e implementadas novas utilizações para as bicicletas partilhadas como, por exemplo, a entrega de mercadorias no centro da cidade (incluindo a utilização de bicicletas eléctricas).

Tendo como base a plataforma de partilha de automóveis – *carpooling* (*Coche compartido del Ayuntamiento de Burgos*) (Figura 5) já existente e, com mais de 400 utilizadores, foram desenvolvidas novas e melhores soluções para a partilha de automóveis e implementado um novo sistema de partilha de garagens.



Figura 5. Website Coche compartido del Ayuntamiento de Burgos

Outras iniciativas desenvolvidas no âmbito do projecto SUMOBIS compreendem a realização de estudos sobre acessibilidade nos transportes públicos, marketing e publicidade de modos de transporte sustentáveis, a implementação de um Plano de Mobilidade no Novo Hospital e, parcialmente, um Plano de Mobilidade na Universidade.

Relativamente à disponibilização de informação, foram desenvolvidos mapas, folhetos de explicação das linhas de autocarro, panfletos de divulgação da partilha de automóveis e da partilha de garagens, Outras acções foram desenvolvidas durante a Semana Europeia da Mobilidade 2010 e foi organizado um Curso de Mobilidade Sustentável e um Fórum (Rede CIVINET Portugal – Espanha) para explicar a iniciativa a nível de Espanha – Portugal.

A Associação Plano Estratégico dedica-se à organização de visitas, eventos e workshops, à difusão geral do projecto, ao desenvolvimento do *website*, das *e-newsletters* e dos folhetos e publicidade do SUMOBIS.

2.2.3. Oviedo

Oviedo é uma cidade e um município da província e comunidade autónoma do Principado de Astúrias, com 186 km² de área total, com 214.883 habitantes (2006), dos quais 196.156 dentro dos limites da cidade (dados de 2005), e densidade populacional de 1 151 hab/km² [12].

Com o Projecto SUMOBIS foi possível desenvolver várias acções de promoção da mobilidade sustentável em Oviedo.

No âmbito da mobilidade em modos suaves, foram implementados mais estacionamento de bicicletas, no sentido de sensibilizar o cidadão e facilitar a sua utilização generalizada. O desenvolvimento desta rede de estacionamento para bicicletas deverá prosseguir, envolvendo empresas.

Por outro lado, foi implementado o Plano “Oviedo 30” (<http://plan30oviedo.org/>) (Figura 6) cujo objectivo foi converter todo o centro de Oviedo numa “zona 30” (zona com limitação da velocidade máxima a 30 km/h). As vias e zonas afectadas foram assinaladas de forma moderna e de fácil compreensão, sensibilizando os automobilistas para o facto de as vias serem partilhadas com os ciclistas. Esta acção foi complementada por sinalização dinâmica nos acessos à cidade.

De forma a conseguir uma mobilidade segura e em harmonia entre peões, condutores e ciclistas, foram implementadas actividades teóricas e práticas de sensibilização através da campanha de informação *MueveOviedo*.



Figura 6. Website *Plan Oviedo 30*

Relativamente à mobilidade motorizada, têm vindo a realizar-se cursos de condução eficiente. A condução eficiente permite reduzir o consumo de combustível e as emissões para o ambiente (cerca de 15% de redução tanto no consumo de combustível como na emissão de CO₂) e, simultaneamente, promove a segurança da condução.

Foi ainda criado um Centro Operativo de Mobilidade, onde se gerem os sistemas de controlo de tráfego, os serviços operativos móveis da polícia local, o acesso aos estacionamento públicos municipais, as unidades de autocarros de transporte público e, ainda, o website de mobilidade

(<http://www.movilidadoviedo.es/>) (Figura 7). Este website disponibiliza informação sobre a partilha de automóveis e garagens, permite a visualização das câmaras de trânsito, tem um centro de tratamento de processos administrativos e mapas de recursos, entre outras funcionalidades.



Figura 7. Website *Oficina de Movilidad de la Policía Local - Oviedo*

2.2.4. Ponferrada

Ponferrada é um município espanhol que pertence à província de Leão e à comunidade autónoma de Castela e Leão. O município de Ponferrada tem cerca de 69 mil habitantes (dados de 2010) [12], e a província onde se insere possui quase meio milhão de habitantes.

Em 2009, o parque automóvel em Ponferrada era composto por 44 091 veículos dos quais 75,1% eram veículos ligeiros. De acordo com os dados do Observatório da Mobilidade verifica-se que, no triénio 2007-2009, houve um aumento muito significativo do número de veículos (mais 4 448 veículos) quando comparado com o aumento populacional que foi de apenas 1 925 habitantes. Este facto reflecte-se na taxa de motorização que, em 2009, era de 642 veículos/1000 hab [15].

Ainda segundo dados do Observatório de Mobilidade, em 2007, os modos de transporte mais utilizados pelos habitantes de Ponferrada eram o veículo privado e o modo pedonal, perfazendo 68,8% do total das deslocações (32,5% e 38,3%, respectivamente). De destacar, também, que o transporte público representa apenas 12,2% das deslocações. Relativamente aos motivos de viagem estes são variados (trabalho, lazer, estudos, compras, etc.), verificando-se a existência de um padrão nos deslocamentos em função do motivo. Para o trabalho é utilizado principalmente o automóvel e para os restantes motivos o modo pedonal. Em média, as viagens realizadas em Ponferrada têm uma duração de cerca de 15 minutos [15].

Em Ponferrada, previamente ao projecto SUMOBIS, várias acções foram desenvolvidas com a finalidade de melhorar a mobilidade na cidade. Em 2007 foi renovada a frota de autocarros de transporte público, tendo sido adquiridos veículos com tecnologia AdBLUE e motores EURO IV movidos a biodiesel. Estes veículos dispõem do Sistema de Ajuda à Exploração que permite um seguimento, através de GPS, da sua localização em tempo real.

Foi reestruturado o sistema de transporte com a criação de novas linhas e a adaptação dos horários às necessidades da população, o mobiliário associado ao serviço foi modernizado e construiu-se uma interface no centro urbano com ligação a um parque de estacionamento subterrâneo que permite o acesso a qualquer linha de autocarros.

Durante o mesmo ano foi ainda criado o programa *Ponferrada te presta la bici* que contou com o apoio de várias entidades locais, regionais e nacionais. Este serviço dispõe de 150 bicicletas e 8 pontos de recolha de bicicletas, é gratuito e requer apenas a posse da *Tarjeta Ciudadana* ou da *Tarjeta Evolucionaria*.



Figura 8. Website *Ponferrada te presta la bici*

Dentro do projecto SUMOBIS, e de acordo com o objectivo principal do projecto, em Junho de 2010, abriu em Ponferrada uma Agência de Mobilidade (*Oficina de Movilidad*) cujas funções são:

- Gestão da *Tarjeta Ciudadana*, que inclui os serviços de transporte público (autocarros e sistema de utilização gratuita de bicicletas) e os acessos restritos a moradores. Foram ainda incluídos outros serviços como o acesso a zonas desportivas ou o porta-moedas electrónico municipal. Este cartão é gratuito para os habitantes de Ponferrada;
- Gestão da *Tarjeta Evolucionaria*, que se destina aos cidadãos que não sejam habitantes de Ponferrada mas que desejem utilizar os serviços disponíveis. Este cartão tem as mesmas funcionalidades da *Tarjeta Ciudadana* tendo, no entanto, um custo associado;
- Gestão do sistema de utilização gratuita de bicicletas e do sistema de registo de bicicletas;
- Criação de uma plataforma informática de forma a permitir uma maior divulgação da informação aos cidadãos e, simultaneamente, gerir a mobilidade urbana de forma integrada;
- Coordenação de diversas campanhas de informação e sensibilização.



Figura 9. Oficina de Movilidad da cidade de Ponferrada

Ainda no âmbito do projecto, durante a Semana Europeia da Mobilidade 2010 foi inaugurada uma nova ciclovia partilhada que atravessa o centro urbano, única no município.

Por fim, contando com o apoio de um projecto paralelo do *Ayuntamiento* de Ponferrada, foi criada uma Sala de Controlo de Tráfego que permite conhecer o estado do trânsito (instalação de 21 câmaras de videovigilância) sendo a informação transmitida aos cidadãos em tempo real através de painéis LED disponibilizados em pontos-chave de Ponferrada.

2.2.5. Huelva

Huelva é uma cidade e um município de Espanha, capital da província homónima situada na comunidade autónoma da Andaluzia. Segundo dados do Instituto Nacional de Estatística, a 1 de Janeiro de 2010, o município de Huelva tinha uma população de 149 310 habitantes e a sua província abrangia mais de 518 mil habitantes [12].

A mobilidade em Huelva caracteriza-se por uma forte utilização do veículo privado em consequência, não só do crescimento da taxa de motorização e do desenvolvimento urbanístico a que se assistiu, mas também, da melhoria da rede viária e do aumento da oferta de lugares de estacionamento, concentrada no centro da cidade [16].

Verifica-se também, uma fraca utilização da bicicleta como meio de transporte, não havendo uma cultura de utilização como meio de transporte nos deslocamentos para o trabalho. Relativamente aos transportes públicos, apesar da rede de autocarros ser ampla e abranger quase a totalidade da cidade, exige-se, em geral, uma maior fluidez e frequência de serviço assim como uma maior ligação a pólos de atracção (Universidades, pólos, industriais, etc.) [16].

Em Huelva o Departamento Municipal de Mobilidade (*Área Municipal de Movilidad*) tem vindo a pôr em prática várias acções (pedonalização de ruas, instalação de pilares automáticos, câmaras de controlo de tráfego, novas ciclovias, etc.), apostando na promoção da mobilidade sustentável. O projecto SUMOBIS surge então como um meio para complementar, reforçar e ampliar estas acções municipais, no sentido de melhorar e tornar ainda mais sustentável a mobilidade na cidade de Huelva.



Figura 10. Exemplo de acções de comunicação para a promoção dos modos suaves

As principais acções desenvolvidas em Huelva no âmbito do projecto são:

- *Estudo sobre mobilidade sustentável* – realização de um estudo para determinação dos padrões de mobilidade na cidade de forma a melhorar a gestão do tráfego, dos transportes públicos e dos modos suaves (bicicleta). A sua finalidade é alcançar uma mobilidade eficiente e sustentável;

- *Campanhas de sensibilização* – desenvolvimento de duas campanhas de sensibilização, uma sobre a utilização da bicicleta e outra sobre a utilização dos transportes públicos, promovendo a utilização destes modos de transporte em detrimento do automóvel particular. Estas campanhas consistiram no desenvolvimento de um slogan, design de cartazes, produção de folhetos, guias de bolso e sua disseminação entre a população alvo;
- *Página web sobre a mobilidade em Huelva* (<http://www.huelvamovilidad.es/>) – cujos objectivos são disponibilizar informação sobre as alternativas de mobilidade sustentável disponíveis na cidade e promover o *carpooling* (partilha de automóveis). Esta página (Figura 11) reúne toda a informação sobre mobilidade em Huelva, permitindo o acesso a informação sobre os mais variados meios de transporte (autocarro, comboio, táxi e bicicleta), para além de disponibilizar informação sobre o tráfego, caminhos pedonais, etc.. Esta página pretende ser activa e dinâmica, incitando à participação dos cidadãos através de múltiplas actividades.



Figura 11. Website *Movilidad Sostenible en Huelva*

3. Criação de uma Agência de Mobilidade em Lisboa

Uma Agência de Mobilidade¹ pretende ser um espaço de informação e sensibilização onde se procura incentivar a utilização de meios de transporte alternativos ao automóvel particular, através da implementação de serviços inovadores de mobilidade sustentável. Destaca-se o desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas, a melhoria da informação disponibilizada à população, relativa a meios de transporte sustentáveis (transporte público, bicicleta, deslocação a pé, carro partilhado) e o desenvolvimento de acções de sensibilização (conferências, workshops, criação de panfletos, *newsletters*, redes sociais, etc.) a respeito da mobilidade sustentável.

3.1. Metodologia de trabalho

De forma a alcançar os objectivos propostos, seguiu-se a seguinte metodologia:

1. Participação nas reuniões de coordenação do projecto;
2. Participação e organização de workshops / conferências / visitas;
3. Recolha de dados / resultados junto dos parceiros do projecto;
4. Envolvimento dos principais actores locais (contacto através de email);
5. Reuniões com os actores locais que mostraram disponibilidade;
6. Elaboração de um documento com os pontos principais a seguir para a criação de uma Agência de Mobilidade em Lisboa;
7. Apreciação do documento por todos os intervenientes;
8. Divulgação do documento *online*.

De salientar que, no âmbito do projecto, Lisboa é uma cidade observadora não estando por isso prevista a criação de uma Agência de Mobilidade. O objectivo definido era a aquisição das bases necessárias para a criação de uma futura Agência. Paralelamente, a empresa municipal encarregada pelo estacionamento na cidade (EMEL), viu os seus estatutos alterados, passando a ter competências mais alargadas na gestão da mobilidade urbana, aproximando-se do conceito de Agência de Mobilidade aqui definido. Este tema será desenvolvido no capítulo 3.3.

3.2. Desafios

De forma a identificar os desafios que podem surgir na criação de uma Agência de Mobilidade procedeu-se a uma Análise SWOT. A Análise SWOT (*Strenghts, Weaknesses, Opportunities, Threats*) é uma ferramenta de gestão utilizada, geralmente por empresas, para fazer um planeamento estratégico. Este tipo de análise permite analisar os ambientes interno (pontos fortes e fracos) e externo (oportunidades e

¹ O termo Agência de Mobilidade foi escolhido por se tratar da designação utilizada no projecto. No entanto, pode ser, dentro de certos limites, sinónimo de outros como: Loja da Mobilidade, Casa da Mobilidade, Gabinete da Mobilidade, etc.

ameaças) de forma a preparar opções estratégicas para ter em conta os riscos e resolver os problemas, assim como para potenciar e explorar as vantagens e as oportunidades que surgem.

Ambiente Interno

Pontos fortes:

- Centralização da informação;
- Favorece a complementaridade entre modos de transporte;
- Função de Observatório da Mobilidade;
- Aumento da procura por parte de futuros potenciais utilizadores de transportes colectivos (TC);
- Localização física das Agências (pode ser uma oportunidade mas também uma ameaça).

Pontos fracos:

- Viabilidade económica;
- Possível imparcialidade da entidade que gere e coordena a Agência;
- Mobilização dos operadores para criar a Agência;
- Atendimento ao público tem de ser prestado por pessoas muito bem formadas por todos os operadores de transportes;
- Visibilidade das Agências de Mobilidade – localização e quantidade de Agências.

Ambiente Externo

Oportunidades:

- Consciencialização da população para as questões da mobilidade e energético-ambientais;
- Escassez de recursos energéticos não-renováveis e potencial escalada dos seus preços;
- Redução do poder de compra dos consumidores;
- Necessidade de cumprimento das metas de redução de CO₂ impostas pela Comunidade Europeia.

Ameaças:

- Resistência por parte da população a novas formas de mobilidade (*carsharing*, *carpooling*, *bikesharing*, etc);
- Sobreposição com outros serviços já existentes;
- Devido à conjuntura económica, redução do investimento nos TC e consequente perda de qualidade de serviço.

3.3. Agentes intervenientes

A criação de uma Agência de Mobilidade pressupõe a coordenação entre diversos actores do sistema de transportes na cidade e uma vontade e apoio político inequívocos. Antes de mais, e factor determinante para o seu sucesso, impõe-se a participação da autarquia enquanto organismo de administração local, a participação da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL), na qualidade de entidade gestora dos sistemas de transportes no âmbito metropolitano e, simultaneamente, a participação dos diversos operadores de transportes que actuam em Lisboa.

3.3.1. Câmara Municipal de Lisboa

Segundo o Gabinete de Vereação da Mobilidade, Infra-Estruturas e Obras Municipais torna-se necessário, antes de mais, clarificar os conceitos de Agência de Mobilidade, Loja de Mobilidade, Casa de Mobilidade e Gabinete de Mobilidade.

Uma Agência de Mobilidade deve ser uma ferramenta de política e reunir as políticas definidas. Esta deverá ter uma orgânica própria, um orçamento. Deve, portanto, ser uma entidade que tem uma função mais complexa do que uma Loja de Mobilidade. Adicionalmente, uma agência deverá ter uma actuação geográfica a nível metropolitano e não se deverá circunscrever apenas ao concelho de Lisboa. A Agência de Mobilidade tem de ter uma articulação muito forte com os operadores para garantir a sua sustentabilidade económica e deverá ser agregada à AMTL, uma vez que as suas políticas avançam apenas com decisão governamental.



Inicialmente faz sentido a criação de Lojas ou Casas da Mobilidade e, dependendo do seu sucesso, dever-se-á então passar para um nível superior (Agência da Mobilidade). Assim, para a cidade de Lisboa, é fundamental começar com a criação de Lojas da Mobilidade, como espaços de apoio ao cidadão e que respondam aos problemas das pessoas dentro desta área, promovendo a desburocratização dos processos a ela associados e o acesso do público à informação de mobilidade, nomeadamente, ensinando-os a tirar partido das novas tecnologias e serviços já existentes.

As Lojas de Mobilidade deveriam desempenhar as seguintes funções:

- Loja do cidadão para a mobilidade ligada à CML;
- Envolvimento dos parceiros (operadores de transporte) a nível de celebração de protocolos (partilha de informação e acções a um nível não institucional);
- Venda de títulos de transporte já existentes (com cobrança ou não de comissão), tendo uma ligação privilegiada à OTLIS (Operadores de Transportes da Região de Lisboa);
- Promoção da política de mobilidade da CML (boas práticas de mobilidade sustentável, sensibilização e promoção através de folhetos, posters ou brochuras);
- Espaço de centralização das iniciativas ligadas à Semana Europeia da Mobilidade;
- Acções de formação, seminários, campanhas;
- Centralização de medidas dispersas (e.g. *pedibus*);
- Desburocratização, transparência e eficácia da CML na área da mobilidade.

Quanto à coordenação das Lojas de Mobilidade, e no entender da CML, esta deveria ser atribuída à EMEL (Empresa Pública Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, EEM), o que traria vantagens ao melhorar a imagem negativa que actualmente se lhe associa e ao potenciar e promover candidaturas a projectos europeus no âmbito da CML. A EMEL tem já vindo a desenvolver projectos para a criação de novos serviços de apoio à mobilidade e é um instrumento de aplicação de estratégias.

A um nível superior, a Agência de Mobilidade deverá estar agregada à AMTL, que desempenha funções na área geográfica a que corresponderia também à da Agência.

Relativamente ao modelo de financiamento, as Lojas de Mobilidade deverão estar integradas em entidades já existentes para otimizar os recursos (recursos humanos partilhados, rendas, limpeza, segurança, etc.).

Importa aqui referir que a Câmara Municipal de Lisboa, através do Gabinete do Vereador para o Ambiente Urbano, lançou na Semana Europeia da Mobilidade de 2010, uma ferramenta informática de carácter inovador, que pretende dar informações sobre a localização das vias cicláveis, parques de Estacionamento entre outros pontos de interesse (<http://lisboaciclavel.cm-lisboa.pt/>).

Este website, passível de ser integrado nos serviços a serem prestados pela Loja de Mobilidade, vem dar resposta à conquista da bicicleta do seu espaço na actualidade como uma alternativa ao transporte particular e um complemento ao transporte público, na cidade de Lisboa. Esta é encarada não apenas como instrumento de utilização lúdica ou recreativa, mas também como meio de transporte que promove a saúde pública e permite criar maiores condições de harmonia. A sua crescente utilização em Lisboa contribuirá para a oferta de mais um meio de transporte alternativo, individual e não poluente.

A Câmara Municipal de Lisboa tem já mais de 300 lugares de estacionamento reservados para bicicletas, localizados em locais vigiados e estratégicos da cidade (mercados, espaços culturais, zonas comerciais, interfaces de transportes públicos, parques urbanos) e 44 km de pistas cicláveis [17].

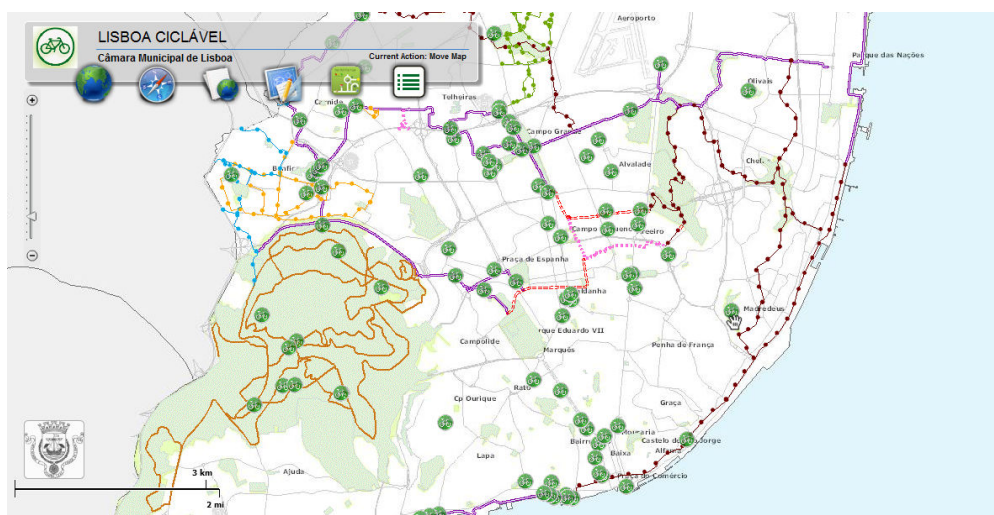


Figura 12. Imagem do website com a rede de vias cicláveis na cidade de Lisboa

- EMEL

A EMEL, segundo os estatutos publicados em Boletim Municipal n.º 777 de 8 de Janeiro de 2009, tinha por objecto a “gestão do serviço de estacionamento público no Município de Lisboa, integrado no sistema global de mobilidade e acessibilidades”.



Actualmente, segundo os novos estatutos definidos no 3.º Suplemento ao Boletim Municipal n.º 893 de 31 de Março de 2011, a EMEL está encarregue da “gestão de serviços de interesse geral e tem por objecto intervir na gestão e operação do sistema de apoio à mobilidade urbana, estacionamento e serviços associados, nomeadamente a construção e operação de infra-estruturas de apoio à mobilidade pedonal, sistemas de mobilidade eléctrica e produtos partilhados de mobilidade”.

De acordo com os novos estatutos, verifica-se que a EMEL tem agora um papel preponderante na gestão da mobilidade urbana na cidade de Lisboa constituindo-se assim como um actor de especial interesse a considerar no âmbito da criação de uma Agência de Mobilidade. De realçar que no objecto da EMEL se incluem várias competências que poderiam ser desenvolvidas numa Agência da Mobilidade pelo que é pertinente afirmar que a EMEL é uma opção viável para coordenar uma futura Agência.

No objecto da EMEL incluem-se, entre outros:

- “A construção, gestão, exploração, manutenção e vigilância de locais de estacionamento público e serviços associados que integrem o sistema de apoio à mobilidade urbana;
- A elaboração e promoção de estudos e projectos de mobilidade, estacionamento e acessibilidade urbana, que lhe sejam confiadas pela Câmara Municipal de Lisboa;
- A promoção de estudos visando a aplicação de novas tecnologias e métodos de exploração do estacionamento;
- O desenvolvimento de experiências-piloto no âmbito da aplicação de novas tecnologias, no contexto das suas actividades;
- Fiscalizar (...) o cumprimento das disposições do Código da Estrada, das normas constantes de legislação complementar e dos Regulamentos e Posturas Municipais relativos ao estacionamento público e serviços de apoio à mobilidade urbana;
- Desenvolver e explorar meios técnicos necessários para a optimização da gestão do estacionamento, no âmbito de uma política de mobilidade para a cidade de Lisboa;
- Desenvolver e explorar soluções e modalidades de transportes específicos, nomeadamente no âmbito dos veículos eléctricos, de serviços de transporte para pessoas com mobilidade reduzida ou em áreas não cobertas pela rede de transportes colectivos da cidade, bem como os que se referem a serviços de transporte complementar ao transporte individual (...);
- Construir, explorar e desenvolver infra-estruturas e serviços associados a meios de transporte utilizadores de energias alternativas (...);
- Prestar formação para profissionais na área do estacionamento, mobilidade e gestão de sistemas de apoio à mobilidade urbana;
- Exercer todas as actividades complementares e subsidiárias relacionadas com as anteriores ou outras que lhe venham a ser cometidas pela Câmara Municipal de Lisboa, dentro do objecto da empresa.”

3.3.2. *Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa*

As Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT) foram criadas pelo Decreto-Lei n.º 268/2003, de 28 de Outubro, onde são definidas como “pessoas colectivas de direito público, dotadas de autonomia administrativa e financeira, que têm por objecto o planeamento, a coordenação e organização do mercado e o desenvolvimento e a gestão dos sistemas de transportes no âmbito metropolitano”.

O referido diploma define a entrada das AMT em regime de instalação sendo dirigidas por comissões instaladoras a quem “cabem todos os poderes de direcção, organização e gestão corrente”.

As AMT assumem “responsabilidades pela coordenação entre modos de transporte” e têm ainda “competências em domínios como o planeamento, a programação de investimentos em grandes infra-

estruturas, a organização do mercado, o financiamento e a tarifação, a investigação e o desenvolvimento e a promoção do transporte público”.

Em 13 de Dezembro de 2004 é publicado o Decreto-Lei n.º 232/2004, que introduziu alterações ao Decreto-Lei n.º 268/2003, de 28 de Outubro. Atendendo às atribuições e exigências que se colocam à actuação das AMT, neste diploma é-lhes atribuído um estatuto empresarial nos termos do Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro. A AMTL iniciou funções em 2009.

Quando questionada sobre a relevância da criação de uma Agência de Mobilidade, a AMTL considera que didacticamente faz sentido, no entanto, no âmbito de um programa de sustentabilidade faria sentido a criação de diversas Agências (Urbanismo, etc.). Na opinião da AMTL a questão da sustentabilidade deve sobrepor-se a estes vários aspectos e, apenas num período de transição, poderá ser possível admitir a acção de uma Agência de Mobilidade, que posteriormente deverá dar lugar a uma “Agência de Urbanismo” (onde se integrassem todos os outros aspectos).

Ainda assim a AMTL considera que uma Agência de Mobilidade:

- Deve ser um órgão de Prestação de informação e de Apoio à execução das medidas implementadas pela Autarquia;
- É útil como ponto de informação ao cidadão e para recolher e tratar dados sobre comportamentos da mobilidade urbana;
- No âmbito da elaboração do PDU (Plano Deslocações Urbanas) da AML, deve ser membro do Conselho Consultivo e proceder à entrega de estudos e propostas de sustentabilidade da mobilidade local, municipal em articulação com a sustentabilidade da mobilidade metropolitana;
- Pode ser avaliadora e/ou avaliada num quadro institucional de Observatório;
- Pode apoiar campanhas de sensibilização e o acompanhamento da gestão da mobilidade a executar pelo Município;
- Pode recolher a informação e o grau de satisfação prestada pelo utilizador do sistema de transportes quer em relação às Redes de Transporte Público (rede, horários, facilidades para pessoas com mobilidade reduzida) quer em relação à Logística urbana;
- Pode recomendar as Boas Práticas e as Políticas Públicas verificadas e registadas noutros países da UE;
- Pode elaborar Guias Práticos e desenvolver Informação e Recomendações sobre Sustentabilidade da mobilidade em “site” próprio;
- Deve apoiar e promover as Orientações Estratégicas e os Objectivos da Agenda Local XXI junto ao Município e à AMTL.

3.3.3. Operadores de Transportes

Na cidade de Lisboa actuam 16 operadores de transportes: 12 de transporte rodoviário (Carris, CarrisTur, TST – Transportes do Sul do Tejo, Rodoviária de Lisboa S.A., Vimeca Transportes, Scotturb Transportes Urbanos Lda., Barraqueiro Transportes S.A., LT - Lisboa Transportes, Estremadura, Isidoro Duarte S.A., Mafrense e Boa Viagem), 3 de transporte ferroviário (CP – Comboios de Portugal, Fertagus e Metropolitano de Lisboa) e 1 de transporte fluvial (Transtejo/Softlusa). Destes, 4 são públicos (Carris, CP, Metropolitano de Lisboa e Transtejo/Softlusa) e os restantes privados.

Das contribuições dos operadores contactados pode concluir-se que, do ponto de vista do cliente, a criação de uma Agência de Mobilidade não só faz sentido como é extremamente necessária. Como principais vantagens apontadas importa salientar:

- A promoção da intermodalidade e da complementaridade entre modos de transporte;
- O favorecimento da transparência no sistema de transportes;
- A optimização de recursos/economia de meios através da deslocalização para a Agência dos postos de venda de bilhetes e de apoio ao cliente.

No entanto, são também referidas algumas desvantagens/dificuldades na criação e operacionalização de uma Agência de Mobilidade. A viabilidade económica da Agência aparenta ser uma das principais preocupações dos operadores, a par da eventual dificuldade de mobilização dos operadores e gestão das incompatibilidades existentes entre si, o que pode dificultar a criação de consensos. Por outro lado, surge a dúvida na capacidade de gestão da informação relativa a todos os operadores de transportes, dada a sua quantidade e complexidade.

No que toca à entidade gestora de uma Agência deste tipo, a maioria dos operadores aponta para a AMTL como a melhor opção uma vez que é imparcial e porque é uma entidade reguladora que tem autoridade para coordenar os operadores de transportes. No entanto, alguns operadores referem a autarquia como possível gestora da Agência, por se tratar de uma entidade de administração local, representativa da cidade de Lisboa.

Relativamente ao financiamento da Agência alguns operadores consideram que deve haver uma participação de todas as entidades que estão representadas na Agência, como forma de contrapartida às mais-valias que advêm da existência de um serviço deste tipo. Por outro lado, também a atribuição de subsídios públicos (nomeadamente por parte da AMTL e/ou CML) e a optimização de recursos (cedência de espaços, recursos humanos partilhados, etc.) são considerados formas possíveis de financiamento.

É importante referir que todos os operadores foram unânimes ao considerarem que uma Agência de Mobilidade não pode materializar-se apenas num espaço físico, devendo ser constituída por uma rede de pontos de atendimento que não se devem restringir ao concelho de Lisboa mas antes abranger toda a área metropolitana.

Tabela 1. Resumo das contribuições dos operadores de transporte

	Vantagens	Desvantagens / Dificuldades	Gestão da Agência	Financiamento
CarrisTur	<ul style="list-style-type: none"> - Promoção da intermodalidade; - Favorecimento da complementaridade entre modos de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dificuldade de mobilização dos operadores de TC; - Possível imparcialidade da entidade gestora da Agência. 	CML (se for de âmbito local) com participação dos operadores de TC	<ul style="list-style-type: none"> - Optimização de recursos (recursos humanos partilhados, cedência de espaços, etc.); - Subsídios por parte da CML.
Carris	<ul style="list-style-type: none"> - Favorece a transparência do sistema; - Promoção da intermodalidade e complementaridade entre modos de transporte; - Economia de meios. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dificuldade em criar consensos entre operadores de TC; - Dificuldade de financiamento (grande problema do sistema de transportes). 	AMTL	- Por parte da AMTL.
Rodoviária de Lisboa	<ul style="list-style-type: none"> - Optimização de recursos; - Promoção da intermodalidade; - Favorecimento da transparência do sistema; - Campanhas de divulgação e sensibilização vantajosas para os operadores; - Partilha de <i>know-how</i> entre operadores de transportes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dificuldade de integração de toda a informação dos vários modos de transporte; - Risco comercial do negócio – interesses empresariais podem sobrepor-se ao interesse da mobilidade em geral. 	AMTL	- Taxa paga por cada entidade representada na Agência.
CP	<ul style="list-style-type: none"> - Capacidade de divulgação; - Promoção da intermodalidade; - Optimização de recursos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Viabilidade económica; - Capacidade logística para manter o projecto; - Duplicação de projectos (iniciativas paralelas). 	AMTL	- Taxa paga por cada entidade representada na Agência.
Fertagus	<ul style="list-style-type: none"> - Promoção de uma visão integradora de todos os operadores de TC. 	<ul style="list-style-type: none"> - Incompatibilidades entre operadores de TC; - Operacionalização das Agências (informações são muito dinâmicas); - Necessidade de centralização de muita informação. 	AMTL	<ul style="list-style-type: none"> - Optimização de recursos; - Obtenção directa de mais passageiros; - Associação de outros serviços à Agência (p. ex. café).

	Vantagens	Desvantagens / Dificuldades	Gestão da Agência	Financiamento
Metropolitano de Lisboa	<ul style="list-style-type: none"> - Possibilidade de otimizar o sistema de transportes públicos terminando a sobreposição de serviços; - Possibilidade de coordenação de horários nas interfaces multimodais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Necessidade de assegurar que não se trata de apenas mais uma instituição; - Optimização de recursos implicaria a dispensa ou re-alocação de recursos humanos; - Como fazer a distribuição de custos; - Dificuldade de prestação de informação acerca de todos os operadores; - Necessidade de assegurar que os Acordos de Empresa permitem que legalmente se crie este tipo de Agência. 	AMTL	—
Transtejo/Softlusa	<ul style="list-style-type: none"> - Favorecimento da intermodalidade, integrando todos os modos de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dificuldade no cruzamento de dados de todos os operadores; - Manutenção da informação sempre actualizada; - Resolução de questões técnicas; - Divergências criadas pela competitividade existente entre operadores. 	AMTL (mas CML e Lisboa E-Nova também são opções, desde que se garanta a imparcialidade)	<ul style="list-style-type: none"> - Contribuição maioritária da CML (benefício mais directo é para a cidade de Lisboa); - Participação dos operadores de transportes.

3.3.4. Outros intervenientes

Na cidade de Lisboa actuam, ainda, outros intervenientes que não sendo operadores de transportes têm influência no sistema. É o caso da OTLIS e da Galp.

A OTLIS é um Agrupamento Complementar de Empresas (ACE) cuja missão é, através de uma gestão eficiente dos sistemas centrais e recursos partilhados, criar valor para os seus associados apostando no desenvolvimento tecnológico de produtos e serviços inovadores [18]. Entre outros, a OTLIS desenvolveu, em parceria com vários operadores de transportes, a plataforma *online* Transporlis que é um sistema de informação multimodal da Área Metropolitana de Lisboa e que permite o cálculo de percursos utilizando vários modos de transporte (<http://www.transporlis.sapo.pt/>) (Figura 13).

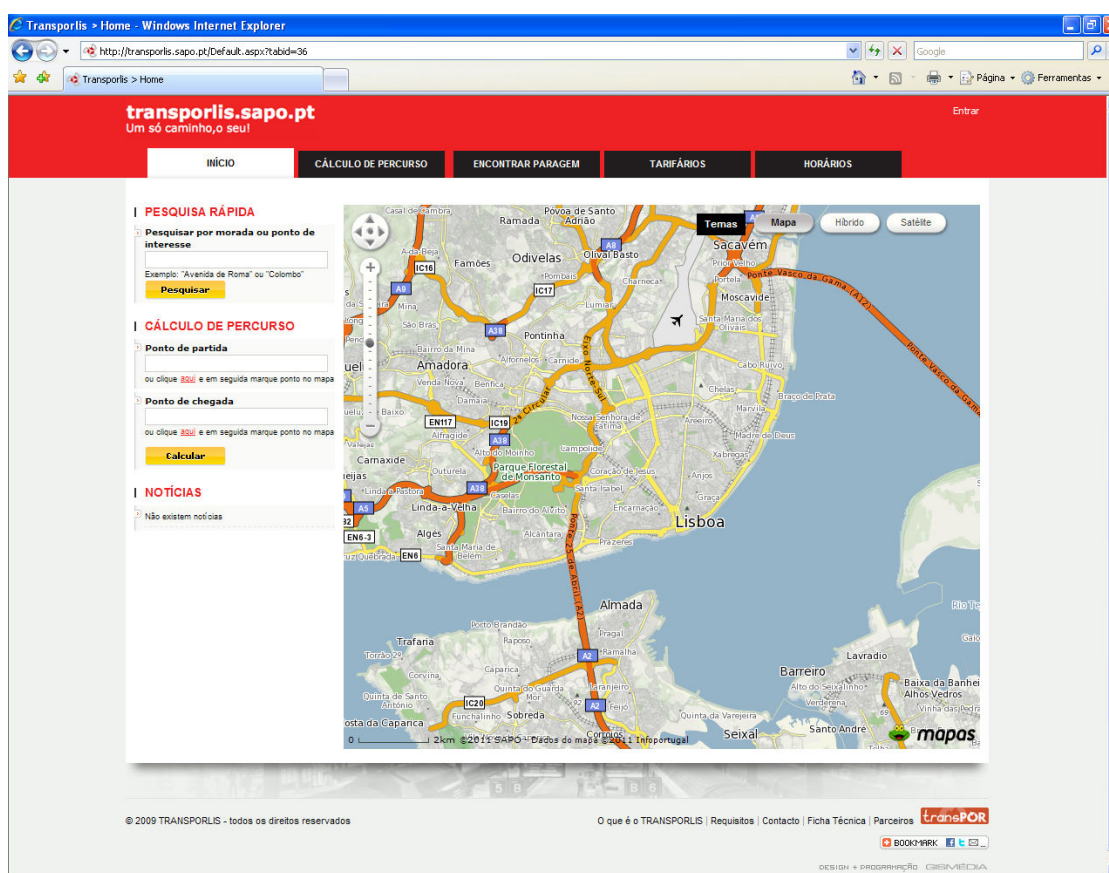


Figura 13. Plataforma Transporlis

A Galp, no âmbito da sua política de sustentabilidade [19], criou uma plataforma *online*, denominada GalpShare (<http://www.energiapositiva.pt/>) (Figura 14), de promoção do *carpooling* podendo ser, por esta razão, um actor a considerar na criação de uma Agência de Mobilidade.



Figura 14. Portal Energia Positiva (GalpShare)

Tanto a OTLIS como a Galp manifestaram interesse na criação de uma Agência de Mobilidade disponibilizando as suas plataformas (Transporlis e GalpShare, respectivamente) para utilização na Agência. Pretende-se que a Agência permita a centralização da informação, funcionando como um centro de informação e sensibilização ao cliente. A OTLIS considera ainda que a requisição, venda e carregamento de cartões (Lisboa Viva e Viva Viagem) poderiam ser serviços prestados na Agência.

Como desvantagens é realçada a sustentabilidade financeira da Agência, especialmente em ambientes de crise económica em que as entidades não estão dispostas a suportar custos adicionais. Por outro lado, a utilidade e vantagens de criação de uma Agência de Mobilidade teriam de ser bem comunicadas ao público em geral para que a criação de mais uma Agência não seja mal vista pela opinião pública. A eventual prestação de informações incorrectas aos clientes, resultando em reclamações, problemas de operacionalização, as diferentes regras de funcionamento das várias empresas e a dificuldade de conciliar todas as opiniões foram outras desvantagens/dificuldades mencionadas.

Quanto à entidade gestora da Agência, consideram que esta deverá ser uma entidade completamente imparcial, podendo ser, por exemplo, a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL).

A Galp, tal como alguns operadores de transportes, refere ainda que a Agência de Mobilidade deve ter um domínio geográfico ao nível da área metropolitana.

3.4. Serviços a integrar

De um modo geral o tipo de serviços que devem ser prestados numa Agência de Mobilidade é consensual. Uma Agência de Mobilidade deve ser:

- Uma entidade de prestação de informação e de apoio ao cliente, conjugando a informação relativa a todos os operadores de transportes que actuam na cidade e potenciando a mobilidade sustentável estando direccionada aos indivíduos, às famílias e aos restantes utilizadores do sistema de transportes, como por exemplo, as empresas na área da logística urbana;
- Um agente de integração e simplificação do sistema tarifário das redes de transporte público;
- Uma entidade de sensibilização (participação na Semana Europeia da Mobilidade, no Dia do Ambiente, da Energia, da Criança, do Idoso...) e de divulgação de novos projectos de mobilidade sustentável tanto ao nível local, como municipal e metropolitano;
- Um local de favorecimento da intermodalidade, interligando todos os operadores de transportes;

Alguns operadores consideram ainda relevante que a Agência de Mobilidade:

- Disponha de uma Linha de Atendimento ao cliente (tipo *call center*);
- Crie uma plataforma *online* disponibilizando toda a informação sobre os diversos operadores de transportes (tarifários, horários, perturbações no normal funcionamento da rede – em tempo real –, etc.);
- Seja um intermediário entre cliente e operadores, recebendo e encaminhando possíveis reclamações (através de um formulário *online*, por exemplo);
- Seja um posto de venda de *merchandising* e de *kits* de turismo (estabelecendo protocolos entre os operadores, as câmaras e os museus).

3.5. Sustentabilidade económica da Agência

Tratando-se de uma entidade que presta um serviço à comunidade, não se prevê que uma Agência deste tipo seja auto-sustentável. Daí que a maioria dos intervenientes contactados consideram a sustentabilidade económica uma desvantagem para a sua criação.

Em ambientes de crise económica, como o que se vive actualmente, as entidades quer públicas quer privadas não têm disponibilidade financeira para suportar os custos adicionais que adviriam da criação de uma Agência. Assim, uma das formas apontadas para o funcionamento da Agência é a utilização dos recursos disponíveis, através da cedência de espaços, partilha de recursos humanos, etc.

Ainda assim, tendo em consideração as mais-valias resultantes da existência de um serviço deste tipo, algumas entidades estariam dispostas a contribuir financeiramente para a criação de uma Agência de Mobilidade em Lisboa.

4. Caso de estudo: A Loja da Mobilidade do Porto

A Loja da Mobilidade do Porto (<http://www.lojadamobilidade.com/>) resultou da participação da Câmara Municipal do Porto no projecto comunitário MOST (MObility management STRategies for the next decades), cujo objectivo era desenvolver e avaliar estratégias de gestão da mobilidade em países europeus. Actualmente, a Loja da Mobilidade está inserida no projecto comunitário CIVITAS ELAN que promoveu, entre outras acções, a instalação de uma nova Loja da Mobilidade.



Figura 15. Website da Loja da Mobilidade do Porto

A principal função da Loja da Mobilidade é oferecer à população que se desloca na cidade do Porto, variados serviços no sentido de promover uma melhor utilização dos diversos modos de transporte

existentes. Esta Loja distingue-se pela sua filosofia de gestão da mobilidade e, consequentemente, pela sua abordagem multi e intermodal.



Figura 16. Loja da mobilidade na Asprela – ao Hospital de São João

Os principais serviços prestados na Loja da Mobilidade são [20]:

- Venda de títulos Euro e Andante;
- Prestação de informação sobre:
 - Redes, horários, tipos de bilhetes e tarifários, alterações de serviço, etc. dos vários modos de transporte público;
 - Parques de estacionamento, respectivos horários e tarifários;
 - Praças de táxis e terminais de transporte público;
 - Outros.
- Aconselhamento sobre alternativas de viagem (modo de transporte, horário, tempo de percurso, etc.);
- Resposta às reclamações e sugestões apresentadas;
- Formação e sensibilização – organização de acções, apoio a iniciativas externas, divulgação de estudos, etc.

5. Referências

- [1] Área Metropolitana de Lisboa (AML) – <http://www.aml.pt/>
- [2] Câmara Municipal de Lisboa (2005). Lisboa: o desafio da Mobilidade;
- [3] Lisboa E-Nova (2005). Matriz Energética do Concelho de Lisboa;
- [4] DCEA - FCT/UNL, CCDDR-LVT, Inventar Estudos e Projectos Unip. Lda (2006). Planos e Programas para a melhoria da qualidade do ar na Região de Lisboa e Vale do Tejo;
- [5] Comissão das Comunidades Europeias (2008). Duas vezes 20 até 2020 - As alterações climáticas, uma oportunidade para a Europa, COM (2008)30, Bruxelas.
- [6] Presidência do Conselho de Ministros (2008). Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2008, Diário da República, 1.ª série — N.º 97 — 20 de Maio de 2008, Lisboa;
- [7] República Portuguesa (2009). Plano Nacional de Acção para as Energias Renováveis ao abrigo da Directiva 2009/28/CE, Lisboa;
- [8] Lisboa E-Nova (2009). Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa;
- [9] Interreg IV B Sudoe – Programa de Cooperação Territorial: <http://www.interreg-sudoe.eu/PRT> (último acesso: 20-05-2011);
- [10] Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE): <http://www.insee.fr/> (último acesso: 13-05-2011);
- [11] European Conference on Mobility Management (ECOMM) – Toulouse 2011: http://www.ecomm2011.eu/en/toulouse_mobility (último acesso: 30-05-2011);
- [12] Instituto Nacional de Estadística (INE): <http://www.ine.es/> (último acesso: 13-05-2011);
- [13] Oficina de Movilidad, Instituto Tecnológico de Castilla y León (2010). Observatorio de Movilidad - Seguimiento de la Movilidad Urbana en Burgos 2006-2009;
- [14] http://www.civitas-initiative.org/project_sheet?lan=pt&id=3 (último acesso: 17-06-2011);
- [15] Ayuntamiento de Ponferrada (2010). Observatorio de Movilidad - Evolución de la Movilidad 2007-2009;
- [16] Telvent (2011). Elaboración del Estudio de Movilidad Sostenible de la Ciudad de Huelva, Huelva;
- [17] Câmara Municipal de Lisboa: <http://lisboaciclavel.cm-lisboa.pt/> (último acesso: 17-06-2011)
- [18] OTLIS – Operadores de Transportes da Região de Lisboa: <http://otlis.com.pt/> (último acesso: 29-03-2011);
- [19] Galp Energia: <http://www.galpenergia.com/> (último acesso: 29-03-2011);
- [20] Câmara Municipal do Porto: <http://www.lojadamobilidade.com> (último acesso: 17-06-2011)