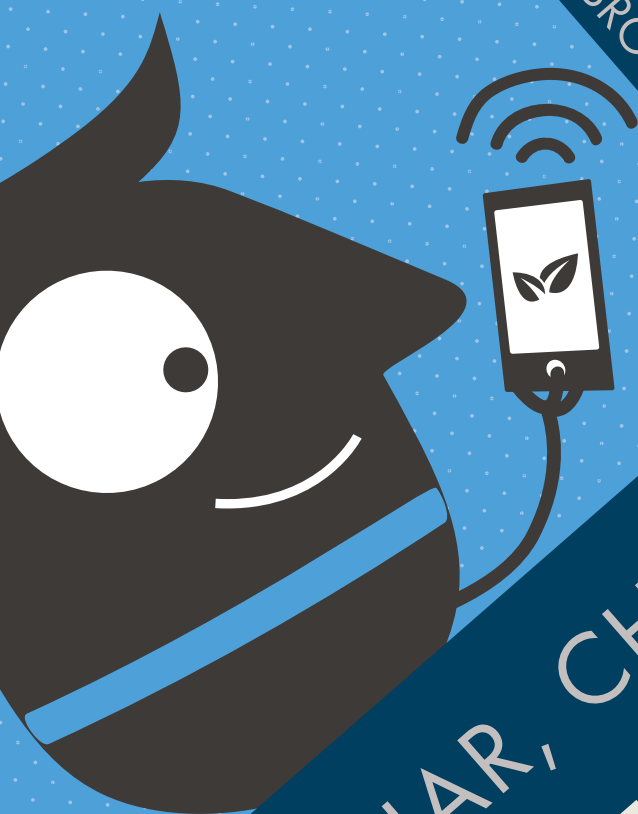


SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE

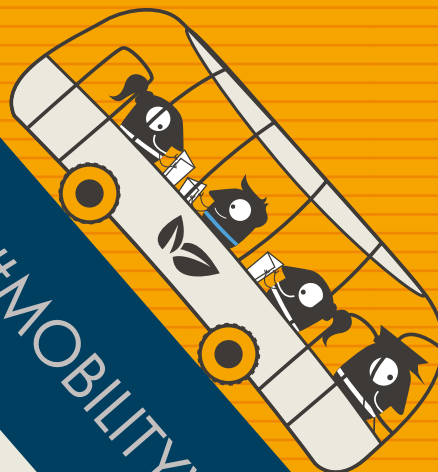
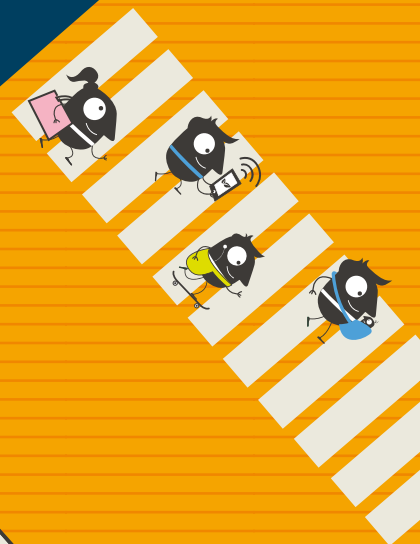
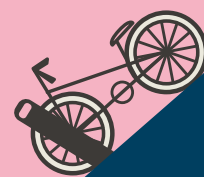
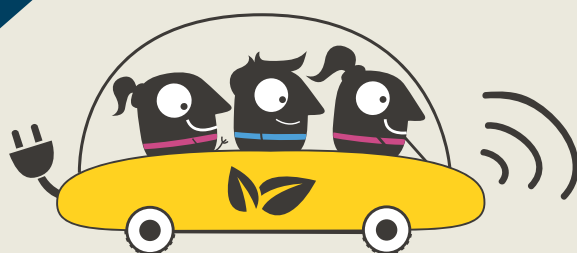
MOBILIDADE VERDE, PARTILHADA E INTELIGENTE

16-22 SETEMBRO 2017



A PARTILHAR, CHEGAMOS MAIS LONGE

#MOBILITYWEEK



ORIENTAÇÕES TEMÁTICAS



Secretariado Europeu:

EUROCITIES

1 Square de Meeûs – 1000 Brussels – BELGIUM

Juan Caballero

Tel: +32 2 552 08 75 – juan.caballero@eurocities.eu

Autores:

Thomas Mourey – tmourey@polisnetwork.eu

and Dagmar Köhler – dkoehler@polisnetwork.eu

POLIS – European Cities and Regions networking
for innovative transport solutions

Março de 2017

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	2
A PARTILHAR, CHEGAMOS MAIS LONGE	3
MOBILIDADE VERDE, PARTILHADA E INTELIGENTE NA PRÁTICA	7
COMO PODE DAR INÍCIO À SUA CAMPANHA?	13
QUE ATIVIDADES PODEMOS ORGANIZAR?	14
RESOURCES	18



INTRODUÇÃO

A partilhar, chegamos mais longe

A SEMANA**EUROPEIADAMOBILIDADE** decorre anualmente de 16 a 22 de setembro. A Semana encoraja os municípios europeus a criar e promover meios de transporte sustentáveis e a convidar as pessoas a experimentarem alternativas à utilização do carro.

Desde a sua introdução em 2002, o impacto da SEMANA**EUROPEIADAMOBILIDADE** tem crescido de forma consistente, tanto na Europa como no resto do mundo. Em 2016, a campanha bateu o recorde de participação, 2 427 vilas e cidades de 51 cidades organizaram atividades durante a semana. Mais de metade das cidades participantes implementaram medidas permanentes, representando um total de 7 386, concentrando-se principalmente na gestão da mobilidade, na acessibilidade e novas ou melhoradas instalações para bicicletas.

A semana culmina no Dia Sem Carros, onde as vilas e as cidades participantes reservam uma ou mais áreas apenas para a circulação de peões, ciclistas e transportes públicos durante um dia inteiro. Em 2016, 953 cidades organizaram um Dia Sem Carros.

Cada edição da SEMANA**EUROPEIADAMOBILIDADE** é dedicada a um determinado tema relacionado com a mobilidade sustentável. O tema deste ano é «Mobilidade verde, partilhada e inteligente», sob o *slogan* «A partilhar, chegamos mais longe». Promove soluções de mobilidade partilhada e realça os benefícios dos meios de transportes mais ecológicos. As tecnologias de transporte inteligentes também podem facilitar a partilha. As pessoas são encorajadas a utilizar as opções de mobilidade partilhada disponíveis para se deslocarem nas suas cidades e também para viajarem entre vilas, cidades e áreas suburbanas.

O objetivo das Orientações temáticas é proporcionar aos coordenadores da SEMANA**EUROPEIADAMOBILIDADE**, nacionais e locais, informações de base acerca deste tema e inspirá-los a elaborar e implementar atividades adequadas e medidas permanentes no âmbito da campanha. Estas orientações facultam ideias concretas acerca de como implementar estas atividades e ajudarão também os participantes locais a desenvolver atividades que cumpram os critérios do Prémio SEMANA**EUROPEIADAMOBILIDADE**.

A PARTILHAR, CHEGAMOS MAIS LONGE

O tema de 2017 da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE: «Mobilidade verde, partilhada e inteligente»

«**Mobilidade partilhada**», o cerne do tema da SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE, faz parte da «economia colaborativa» ou «economia de partilha» mais ampla, definida na agenda europeia para a economia colaborativa ^[1] como

[uma variedade de] «modelos empresariais nos quais as atividades são facilitadas por plataformas colaborativas que criam um mercado aberto para a utilização temporária de bens ou serviços normalmente fornecidos por particulares».

A ênfase é colocada na *utilização* de bens ao invés da *posse* dos mesmos. Os prestadores de serviços disponibilizam os seus bens, recursos ou competências, a vários utilizadores através de uma plataforma fornecida por intermediários.

A partilha tornou-se também uma peça do puzzle da mobilidade urbana. A mobilidade partilhada dá prioridade à importância da chegada a um destino, frequentemente com um custo individual e social menor comparativamente à utilização de um veículo particular. Como consequência, o poder de compra dos agregados familiares aumenta na medida em que não têm de comprar e manter um carro.

A Academia Suíça da Mobilidade, entidade que organiza anualmente a Conferência europeia sobre mobilidade partilhada chamada Wocomoco ^[2] (WORLD COLLABORATIVE MOBILITY CONGRESS – Congresso mundial de mobilidade colaborativa), define a mobilidade partilhada (ou cooperativa) da seguinte forma:

«A mobilidade colaborativa centra-se na partilha de viagens, modos de transporte e infraestruturas. No campo dos transportes coletivos e individuais, estão a surgir novas redes entre partes, que estão a impulsionar novos tipos de mobilidade individual para além da posse de carros particulares.»

O que é a mobilidade partilhada? E o que não é?

Os transportes públicos estão incluídos na mobilidade partilhada? A mobilidade partilhada descreve a mobilidade individual ou inclui serviços de transporte coletivos, tal como viajar de táxi, autocarro ou carro com várias pessoas em simultâneo?

[1] Comissão Europeia, 2016, Comunicação *Uma agenda europeia para a economia colaborativa* (<http://bit.ly/2cFpEKq>)

[2] Academia da Mobilidade, 2014, Flyer da Wocomoco (<http://bit.ly/2InlwKq>)



Tem de existir uma *plataforma intermediária* que permita reunir o serviço e o utilizador para que possamos falar de «mobilidade partilhada». Esta plataforma é na maior parte dos casos um Web site ou uma aplicação para dispositivos móveis, o que permite aos utilizadores registados reservar e pagar pela utilização de um veículo, reservar uma viagem numa boleia organizada ou utilizar um táxi partilhado ou um serviço de minibus a pedido. A OCDE ^[3] considera estes modos mobilidade partilhada, uma vez que implicam a utilização de um sistema intermediário. Esta é a principal diferença entre mobilidade partilhada e os serviços convencionais de transportes públicos ou o aluguer tradicional de carros.

Quando falamos de «mobilidade partilhada», pensamos na partilha de carros, bicicletas, veículos a motor de duas rodas ou outros tipos de veículos. As plataformas de reserva de táxis e partilha de boleias (também conhecida como boleia organizada) também são tidas em consideração. Os transportes públicos convencionais não são considerados como fazendo parte deste conceito, assim como os serviços tradicionais de aluguer de carros, nos quais o próprio veículo é reservado ao invés do serviço de mobilidade que este fornece.

Tornar a mobilidade partilhada inteligente e verde

Os esquemas de mobilidade partilhada requerem a utilização de, pelo menos, um elemento inteligente: a plataforma intermediária. Além disso, a utilização de Tecnologias da Informação e da Comunicação (TIC) para o desenvolvimento de Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) e Sistemas Cooperativos de Transporte Inteligentes (SCTI) pode tornar a mobilidade partilhada ainda mais inteligente.

A mobilidade partilhada pode reduzir o número de veículos na estrada. De acordo com um estudo realizado pela Comissão de Investigação no domínio dos Transportes, cada carro

[3] Fórum Internacional dos Transportes da OCDE, 2016, Mobilidade Partilhada. Inovação para Cidades Mais Agradáveis para Viver (<http://bit.ly/29i2ebD>)

partilhado retira da estrada cerca de 15 carros particulares e os membros da partilha de carros conduzem uma média de 40 % menos quilómetros depois de aderirem a um programa de partilha de carros^[4]. A utilização de veículos verdes ou a promoção da mobilidade ativa torna a mobilidade partilhada ainda mais amiga do ambiente.

Mobilidade verde

O setor dos transportes é responsável por quase um quarto das emissões de gases com efeito de estufa da Europa e a principal causa de poluição atmosférica nas cidades^[5]. Existe uma forte necessidade de reduzir as emissões e, consequentemente, veículos menos poluentes, hábitos de mobilidade mais ecológicos e combustíveis mais limpos. Por este motivo, em Julho de 2016, a Comissão Europeia adotou uma Estratégia^[6] de «descarbonização»^[7] europeia para uma mobilidade com baixos níveis de emissões que apoia a concretização de metas definidas para o desenvolvimento de infraestruturas, para aceder a combustíveis alternativos em conformidade com a Diretiva 2014/94/UE^[8]. Em novembro de 2016, os Estado-Membros apresentaram quadros políticos para a instalação de pontos de carregamento elétrico disponíveis ao público (até 31 de dezembro de 2020 em aglomerados urbanos/suburbanos), estações de abastecimento de gás natural e, opcionalmente, estações de abastecimento de hidrogénio (até 31 de dezembro de 2025).

Com o apoio ao desenvolvimento de veículos de zero emissões, o programa-quadro de investigação da Comissão Europeia, Horizonte 2020 disponibiliza 6,4 mil milhões de euros para uma mobilidade com baixo nível de emissões de carbono. Hans Bruyninckx, Diretor executivo da Agência Europeia do Ambiente, afirma:

«A atual mistura de combustíveis e modos de transporte simplesmente não é sustentável. [...] Os transportes mais ecológicos e mais inteligentes podem efetivamente cumprir as necessidades de mobilidade da Europa e, ao mesmo tempo, proporcionar muitos benefícios à saúde pública, incluindo um ar mais limpo, menos acidentes, menor congestionamento e menor poluição sonora.»^[9]

Para tornar a mobilidade urbana mais ecológica, temos de reduzir a quantidade total de quilómetros percorridos pelos veículos motorizados. Isto implica um aumento na repartição modal em favor de modos ativos, tais como caminhar e andar de bicicleta (sem emissão de poluentes) e transportes públicos (emissões reduzidas por pessoa comparativamente à utilização individual do carro). Os autocarros, camiões, táxis, carros e outros veículos que continuam na estrada têm de ser tornar mais ecológicos com a ajuda da tecnologia ou através da utilização de combustíveis alternativos.

- [4] *Partilha de carros: Onde e como ter sucesso*, c. 4. Transit Cooperative Research Program, Report 108 (Programa de Investigação de Cooperação no Tráfego, Relatório 108); Comité de Investigação no domínio dos Transportes 2005. Adam Millard-Ball, Gail Murray, Jessica ter Schure, Christine Fox, Nelson\Nygaard Consulting Assoc., e Jon Burkhardt, Westat. Através de: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/10664zipcar.pdf>
- [5] Web site da Comissão Europeia, Ação climática, 2017, https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_pt
- [6] Web site da Comissão Europeia, Mobilidade e Transportes, 2017: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_pt
- [7] Comissão Europeia, 2016, Comunicação *Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica* (<http://bit.ly/2lzJXJl>)
- [8] Diretiva Europeia 2014/94/UE de 22 de outubro de 2014 relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (<http://bit.ly/2l3ULxG>)
- [9] Agência Europeia do Ambiente, 2016, *Sinais EEA 2016 – Na direção da mobilidade verde e inteligente* (<http://bit.ly/2aMbhmw>)

Os serviços de mobilidade partilhada podem tornar isto mais fácil para pessoas que optem por se deslocar de bicicleta, transportes públicos, serviços de vaivém partilhados ou uma combinação destes modos em detrimento da condução. Uma frota de veículos, por exemplo, uma frota de partilha de carros, será composta muito provavelmente por carros elétricos, de gás natural ou a hidrogénio do que uma frota comparável de carros de particulares.

Mobilidade inteligente

Os Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) e a sua versão derivada Sistemas Cooperativos de Transporte Inteligentes (SCTI) dependem ambos da utilização de Tecnologias da Informação e da Comunicação (TIC). Na mobilidade urbana, os STI e SCTI fornecem (em tempo real) informações sobre a viagem, gestão do tráfego, determinação de preço e pagamento eletrónico, gestão de mercadorias urbanas ou sistemas de segurança do carro. Os SCTI são uma tecnologia que permite aos veículos «comunicarem» uns com os outros ou com a infraestrutura da estrada, tal como semáforos. A estratégia europeia dos SCTI foi adotada em novembro de 2016 pela Comissão Europeia^[10]. Esta prevê a implementação de veículos com capacidade para comunicarem uns com os outros e com as infraestruturas rodoviárias da Europa, a partir de 2019.

Atualmente, duas aplicações adicionais de mobilidade inteligente estão a receber uma atenção especial: a automatização do veículo e o conceito de «Mobilidade como um Serviço» (MaaS). A automatização é fundamental para o surgimento de veículos sem condutor. O conceito MaaS combina serviços de operadores de transportes públicos e privados através de um portal de ligação unificado que cria e gere a viagem e que os utilizadores podem pagar com uma única conta.^[11] Isto, obviamente, implica a utilização de veículos partilhados.

Em voga ou não?

É crucial que os municípios desenvolvam as políticas e os incentivos ideais para permitir que a inovação tecnológica produza benefícios concretos. Um bom sistema de transportes públicos é um complemento necessário para o desenvolvimento de uma mobilidade partilhada, uma vez que permanece a melhor opção para o transporte rápido de muitas pessoas. Se for uma parte integrada da estratégia de mobilidade de uma cidade, a partilha de serviços e a viabilização de tecnologias pode preencher lacunas e fornecer uma alternativa real contribuindo, assim, para uma mobilidade urbana sustentável.

Por fim, os modos de mobilidade de partilha são também uma oportunidade para conhecer pessoas novas e criar novos relacionamentos. Os lados «social» e «divertido» da mobilidade partilhada podem explicar em parte o sucesso, por exemplo, da boleia organizada e do pedibus.

[10] Comissão Europeia, 2016, Comunicação *Uma estratégia europeia relativa aos sistemas cooperativos de transporte inteligentes, um passo importante rumo a uma mobilidade cooperativa, ligada e automatizada* (<http://bit.ly/2gFjAC9>)

[11] CIVITAS CAPITAL, 2016, *CIVITAS insight, Mobilidade como um Serviço: Um novo modo de transporte* (<http://bit.ly/2KjtQ5A>)



MOBILIDADE VERDE, PARTILHADA E INTELIGENTE NA PRÁTICA

Visão geral das experiências das cidades europeias com serviços de mobilidade partilhada

Esta secção apresenta exemplos de mobilidade partilhada pela Europa, cada um com, pelo menos, um componente inteligente ou de mobilidade verde. Esta visão geral, não exaustiva de boas práticas, inclui soluções principalmente de cidades europeias, desenvolvidas por intervenientes públicos ou privados.

Esquemas de partilha de bicicletas: união entre a partilha e o transporte ativo

Os utilizadores dos serviços de partilha de bicicletas podem levantar uma bicicleta numa estação de ancoragem a uma taxa reduzida – em muitas cidades é gratuito durante os primeiros minutos para utilizadores registados – e entregá-la noutra estação de ancoragem na mesma cidade. Foram também instalados em algumas cidades esquemas de bicicletas livres sem estações fixas de levantamento/entrega. A partilha de bicicletas une três aspetos principais da mobilidade urbana sustentável: é verde, inteligente e partilhada.

Trazer bicicletas para as cidades que precisam delas

Um Mapa de partilha de bicicletas^[12], criado por investigadores na Universidade College London (UCL), destaca todos os esquemas de partilha de bicicletas no mundo. Este apresenta mais de 600 cidades e outros locais com estes sistemas em vigor, dos quais, mais de 130 estão na Europa. Países como a França, Espanha ou Itália possuem o maior número destes esquemas, os quais são praticamente inexistentes nos «países adeptos de bicicletas», tais como os Países Baixos ou a Dinamarca. Assim, os esquemas de partilha de bicicletas parecem ser mais relevantes em locais onde a procura por bicicletas não está (ainda) no pico.

A Vélib' em Paris é o maior esquema de partilha de bicicletas, com 20 000 bicicletas e 1 800 estações^[13]. A BikeMi em Milão^[14] opera uma frota que inclui bicicletas tradicionais e elétricas, enquanto a BiciMAD em Madrid^[15] é um esquema de partilha de pedelec (Pedal Electric Cycle), velocípedes a motor). Estes precursores tornam a deslocação de bicicleta possível para novos grupos-alvo, incluindo aqueles que nunca andaram de bicicleta por motivos de saúde ou devido ao terreno acidentado na sua cidade.

Transportar pessoas... e bens

A cidade de Gante lançou o «primeiro esquema de partilha de bicicletas de carga» da Europa^[16] em maio de 2012 em colaboração com a operadora de partilha de carros Cambio. O esquema encoraja as pessoas a ir às compras ou a preparar eventos com bicicletas de carga ao invés de veículos motorizados na eventualidade de uma bicicleta convencional não conseguir realizar o trabalho. Os esquemas de partilha de bicicletas de carga também foram lançados no quadro do projeto «Cyclelogistics» cofinanciado pela UE^[17]. Além disso, as bicicletas de carga também podem ser utilizadas para socializar e oferecer opções de mobilidade ou apenas passeios «divertidos» com, por exemplo, idosos. Este é o serviço oferecido pela associação dinamarquesa Cycling Without Age (Pedalar sem Idade)^[18]. Este serviço pode mesmo ser adaptado a peões na forma de pedibuses ou acompanhantes^[19].

Moderno e TI

A utilização de ferramentas de STI tem uma enorme importância para a gestão de uma frota de bicicletas e também para os utilizadores destes esquemas. Por exemplo, em Budapeste, a aplicação móvel MOL Bubi^[20] fornece informações em tempo real num mapa sobre o número de *bicicletas Bubi disponíveis nas estações*.

O mais recente esquema de partilha de bicicletas em Copenhaga leva tudo isto um passo mais além: todas as bicicletas estão equipadas com um tablet de ecrã tátil montado no guidador.^[21] O tablet informa os utilizadores sobre as estações de ancoragem e também fornece assistência de navegação por GPS, facilita o pagamento e ajuda a localizar locais de interesse na capital dinamarquesa. Em Bruxelas, as informações em tempo real sobre a disponibilidade

[12] Mapa de partilha de bicicletas: <http://bikes.oobrien.com/global.php>

[13] Velib': <http://en.velib.paris.fr/How-it-works/Stations>

[14] BikeMi: <https://www.bikemi.com/en/homepage.aspx>

[15] BiciMAD: <https://www.accessiblemadrid.com/en/blog/bicimad-public-bike-rental-service-madrid>

[16] Estudo de caso da Eltis, 2014 (<http://bit.ly/2IGwqmm>)

[17] Cyclelogistics: <http://cyclelogistics.eu/>

[18] Cycling Without Age: <http://cyclingwithoutage.org/>

[19] Posti – Serviço para idosos: <http://bit.ly/2mjNT18>

[20] Web site da MOL Bubi, <https://molbubi.bkk.hu/>

[21] Web site oficial do turismo de Copenhaga: <http://bit.ly/1s1yoZm>

das bicicletas nas estações mais próximas são fornecidas por «cyclodispos» – sinais de rua que também direcionam as pessoas para as estações *Villo* mais próximas^[22].

Bicicletas cada vez mais determinantes para a MaaS

Cada vez mais os planeadores de viagens multimodais encorajam a utilização da partilha de bicicletas. A *Métropole de Lyon* desenvolveu uma ferramenta online chamada ONLYMOOV.^[23] Esta mostra aos utilizadores o trajeto mais rápido para o seu destino, a disponibilidade das bicicletas partilhadas e as melhores ciclovias. Considera, igualmente, outros modos de transporte e oferece atualizações sobre o trânsito, faculta informações sobre a disponibilidade de estacionamento para carros e bicicletas e fornece dados em tempo real sobre os horários de chegada do metro e elétrico locais e oportunidades de partilha de carros. A aplicação Whim^[24] em Helsínquia vai mesmo um pouco mais além ao combinar o planeamento de viagens, rotas e bilhética para diversos modos de transporte numa única aplicação.

Em algumas cidades, um único cartão dá acesso a bicicletas partilhadas, transportes públicos e outros serviços de mobilidade. Isto coloca as deslocações de bicicleta no centro de uma cadeia de modos de mobilidade urbana e introduz a partilha de bicicletas no conceito de «Mobilidade como um Serviço» (MaaS) nas áreas urbanas. Em Toulouse, por exemplo, as pessoas utilizam o cartão «Pastel», que dá acesso à rede de transportes públicos, assim como aos sistemas de partilha de bicicletas e de carros^[25].

Partilha de carros

O começo

A partilha de carros é, provavelmente, a forma mais comum de mobilidade de utilização partilhada. O princípio por detrás disto é muito simples: ao invés de comprar, manter e ter um carro, as pessoas podem simplesmente reservar um carro durante o período das suas viagens. As potenciais vantagens em termos de custos (para o utilizador) e utilização de espaço (para a sociedade) são enormes, uma vez que os carros particulares estão cerca de 95 % do seu tempo estacionados^[26].

Em 1947, Zurique foi a primeira cidade na Europa a estabelecer um esquema de partilha de carros. Desde os anos 80, o mercado desenvolveu-se ainda mais e, atualmente, a Suíça e a Alemanha são países pioneiros neste campo.^[27] Inicialmente, em várias cidades, os operadores de partilha de carros disponibilizavam os veículos apenas por breves períodos de utilização. Foi esse o caso dos dois primeiros operadores suíços, que começaram em 1987 e, posteriormente, fundiram-se (esta entidade chama-se agora Mobility Switzerland^[28]). Na Alemanha, a StattAuto Berlin foi fundada um ano depois, em 1988. Atualmente, mais de 500 cidades alemãs têm, pelo menos, um esquema de partilha de carros.^[29]

[22] Villo, FAQ: <http://bit.ly/2kPbckT>

[23] ONLYMOOV: <https://www.onlymoov.com/>

[24] Aplicação Whim: <http://whimapp.com/fi-en/>

[25] Tisséo, Cartão «Pastel»: (<http://bit.ly/2l4sUPx>)

[26] Reinventar o estacionamento, 2013, demonstração por Donald Shoup (<http://bit.ly/1pWDlQp>)

[27] Millard-Ball *et al.*, 2005, *Relatório TCRP. Partilha de carros: Onde e como tem sucesso* (<http://bit.ly/2ksDWMM>)

[28] Mobility Switzerland, <http://bit.ly/2kG4PgZ>

[29] Carsharing-news.de (<http://www.carsharing-news.de/carsharing/>)



Esquemas de partilha de carros mais ecológicos

Os esquemas de partilha de carros evoluíram rapidamente para incorporar novos componentes verdes e/ou inteligentes. Em 1999, a cidade de La Rochelle introduziu um esquema de partilha de carros elétricos chamado Liselec. A autoridade local introduziu 50 carros elétricos partilhados como forma de reduzir as emissões de poluentes.^[30] Até à data, várias cidades introduziram serviços de partilha de carros elétricos, incluindo a Autolib' em Paris. A Autolib' foi lançada em 2011 e, em 2016, contabilizava uns impressionantes 130 000 clientes registados e uma frota de cerca de 4 000 carros elétricos.^[31] O esquema de partilha de carros Sunrise opera em várias cidades suecas e utiliza veículos abastecidos com diferentes combustíveis, incluindo gás natural comprimido (GNC).^[32]

... e esquemas de partilha de carros mais inteligentes

Além das melhorias nas emissões dos veículos, surgiram também neste mercado novas ferramentas de TIC. Deste modo, permitiu a introdução de sistemas de partilha de carros livres, os quais operam sem estações de levantamento e entrega. Os sistemas livres são mais flexíveis e permitem aos condutores deixar os seus carros no seu destino final. Graças à imensa utilização de smartphones e ao desenvolvimento de aplicações dedicadas, os clientes registados podem facilmente localizar o veículo mais próximo da frota e, em seguida, levá-lo para o seu destino final. Estas ferramentas informáticas também facilitam o pagamento e o acesso às informações. Estes esquemas de partilha de carros livres operam em Amesterdão, Roma, Madrid, Viena e Berlim^[33], entre outras cidades. Em Osnabruque, sistemas paralelos^[34] fornecem serviços de partilha de carros com estações (stat>k) e serviços livres (flow>k).

Derivados da partilha de carros

Determinados esquemas permitem aos utilizadores partilhar veículos de mercadorias urbanos, tais como carrinhas ligeiras ou bicicletas de carga. Estes tipos de veículos, normalmente não pertencentes a particulares, são, por vezes, necessários para ocasiões especiais (por exemplo, na construção, mudanças de casa, etc.) A região francesa de Ile-de-France, juntamente com a cidade de Paris, lançou, em novembro de 2016, o projeto-piloto *VULE partagés*, que permite a «partilha de veículos comerciais ligeiros entre artesãos e comerciantes parisienses».^[35]

[30] Estudo de caso da Eltis, 2014, *Partilha de carros em La Rochelle* (<http://bit.ly/2kLUcvK>)

[31] Relatório de atividade da Autolib' de novembro de 2016 (em francês): <http://bit.ly/2ILGwz7>

[32] CNG Europe: <http://bit.ly/2kmyWxT> e Sunrise (em sueco): <http://bit.ly/2ksTOyW>

[33] Car2Go: <https://www.car2go.com/>

[34] flow>k e stat>k (em alemão): <https://www.stadtteilauto.info/>

[35] VULE partagés piloto: <http://clem-e.com/en/vule>

Outra abordagem ao transporte urbano de mercadorias é a «entrega participativa». Este é um sistema entre pares que junta pessoas e condutores (de qualquer veículo de mercadorias). O condutor oferece, assim, os seus serviços a diversos clientes com necessidades semelhantes. Um exemplo deste sistema é a empresa Hitch ^[36], que pode operar em qualquer cidade onde exista oferta e procura.

Os esquemas de partilha de scooters operam uma frota de veículos motorizados de duas rodas, que também funcionam com combustíveis alternativos e podem ser de serviços livres. O YUGO, esquema de partilha de scooters elétricas em Barcelona ^[37] combina os três aspetos da mobilidade urbana: é «partilhada», «verde» e «inteligente».

Utilização alternativa de carros particulares

Táxis e serviços de vaivém partilhados: em direção à automatização?

Os serviços de táxi que podem ser reservados através de uma plataforma específica são uma adição ao sistema. A Uber é, talvez, o exemplo mais conhecido, mas existem vários outros serviços de táxis partilhados que pretendem juntar pessoas com rotas coincidentes. A crescente utilização de smartphones, Sistemas de Informação Geográfica (SIG) e Sistemas de Navegação por Satélite (GPS), permite corresponder condutores e passageiros. Este conceito é também chamado de «ride sourcing»: os utilizadores reservam as suas viagens através de uma plataforma e pagam as taxas através de um portal de ligação facilitado.

Os serviços de minibus ou de vaivém podem também incorporar elementos de mobilidade partilhados. A utilização de automatização e SCTI levou ao surgimento de novas abordagens e serviços, tais como «táxis-robô» ou serviços de vaivém automatizados. Na cidade de Capelle aan den IJssel, perto de Roterdão, a empresa 2getthere opera serviços de vaivém automatizados elétricos no parque empresarial Rivium ^[38]. Os serviços de vaivém operados por este serviço a pedido, transportam 500 passageiros por hora e por direção, de e para paragens fixas. O projeto europeu CityMobil2 propôs um serviço semelhante no campus da universidade da EPFL em Lausanne ^[39] através de uma aplicação móvel específica.

Partilha de boleias: quando mobilidade rima com sociabilidade

A partilha de boleias, também conhecida como boleia organizada, significa que os passageiros partilham veículos para reduzir custos. Tal serviço requer uma plataforma na qual os pontos de origem e destino de ambos, condutores e passageiros, são recolhidos e equiparados. A partilha de boleia melhora a taxa de ocupação do veículo e reduz o número de emissões per capita. Está estimado que 85 % das deslocações pendulares de carro são realizadas por condutores sem nenhum passageiro adicional.

O sucesso da Blablacar ^[40] demonstra que a partilha de boleias se tornou num tipo popular de deslocação urbana. A boleia organizada também pode ser adaptada a trajetos pendulares, por exemplo, de grandes áreas residenciais para grandes zonas comerciais ou industriais. A boleia organizada com colegas de trabalho ou de escola é também uma boa forma de

[36] Web site da Hitch: <http://www.hitchit.co/>

[37] Web site da YUGO: <https://www.getyugo.com/>

[38] Web site da 2getthere, página Web das Operações: <http://bit.ly/2dpp96s>

[39] Web site da CityMobil2, página Web piloto de Lausanne: <http://bit.ly/2kGxiTS>

[40] Web site da Blablacar: <https://www.blablacar.com/>

socializar e de acrescentar alguma interação e diversão aos hábitos diários de transporte. A boleia organizada para o trabalho ou para o local de ensino é a abordagem seguida pelo projeto europeu CHUMS.^[41] Por exemplo, em Craiova, uma sondagem a 10850 viajantes pendulares revelou que as medidas de promoção e implementação da boleia organizada reduziram o número de quilómetros viajados em quase 65000 por ano, resultando na redução de emissões de CO₂ em 11 toneladas por ano.^[42]

O esquema complementar: Partilha de estacionamento

Com a partilha de veículos a expandir-se em muitas cidades, a partilha de estacionamento está a surgir como um complemento às opções «tradicionais» de mobilidade partilhada, especialmente para veículos particulares. Este tipo de serviços faz a ponte entre os proprietários dos veículos e os donos do(s) local(ais) de estacionamento. Ambos os intervenientes podem subscrever um serviço e transferir uma aplicação móvel que indica aos condutores a localização de estacionamentos livres mais próximos. O pagamento é feito diretamente através da ferramenta online. Em Florença, o município encoraja a utilização deste tipo de aplicações (por exemplo, Sparky^[43] ^[44]), que produzem um impacto positivo na redução do congestionamento, da poluição e da utilização dos solos.

[41] Web site da CHUMS: <http://chums-carpooling.eu/>

[42] Projeto CHUMS, 2016, *Impactos das medidas CHUMS* (<http://bit.ly/2kPoi1m>)

[43] Web site da Firenze Sostenibile:

<http://www.firenzesostenibile.com/car-sharing-mobilita-sostenibile/>

[44] Web site da Sparky: <http://www.sparky.club/>



COMO PODE DAR INÍCIO À SUA CAMPANHA?

Comece por analisar o tema, tendo em conta o que este implica, e procurar uma abordagem adequada ao contexto nacional e da sua vila ou cidade. Dê prioridade a boas práticas já existentes. Pode, talvez, ver como estas podem ser alargadas ou desenvolvidas e, em seguida, planear as alterações para as melhorar ainda mais. Defina o seu plano e estabeleça objetivos SMART (*Specific, Measurable, Assignable, Realistic and Time-related* – *Específicos, Mensuráveis, Atribuíveis, Realistas e Calendarizados*).

Assegure o apoio político. Se a sua administração tiver dificuldade em identificar-se com o tema «Mobilidade verde, partilhada e inteligente» porque não a considera relevante para a sua cidade, solicite às entidades responsáveis a nível nacional uma carta de apoio.

Não seja demasiado polémico ou negativo nas mensagens que transmitir. Apesar de não podermos esperar, de forma realista, que os carros particulares, os camiões e outros veículos sejam retirados das estradas para combater os efeitos económicos negativos dos transportes motorizados individuais, podemos demonstrar, certamente, que existe uma variedade de opções disponíveis para o público e empresas no que respeita à deslocação e ao transporte de mercadorias. Baseie-se nos documentos e conhecimentos disponíveis em www.mobilityweek.eu/

Recolha as suas provas. Recolha os factos e informações que suportam uma mobilidade verde, partilhada e inteligente na sua vila, cidade e/ou país. Utilize-os como provas para realçar as suas mensagens para os diferentes grupos-alvo.

Crie parcerias eficientes. Analise o seu plano de campanha e os respetivos objetivos. Identifique os grupos em melhor posição para tornar a campanha ativa e relevante para o maior número de pessoas. Envolve-os. A sua cidade tem uma comunidade Agenda 21 relevante? Trabalhe em conjunto com ela. Necessita do apoio de especialistas? Reveja o plano da sua campanha. Está focado na mobilidade partilhada? Envolve operadoras privadas ou públicas. Tem como objetivo uma mobilidade verde? Contacte ONG locais. Dá ênfase às ferramentas de mobilidade inteligentes? Convide especialistas científicos e empresas de STI para se juntarem a si.

Baseie-se em iniciativas existentes. Quer seja a nível local, regional ou nacional, já existem várias iniciativas que estão relacionadas, de uma forma ou de outra, com a essência da sua campanha. Harmonizar-se com essas iniciativas pode fortalecer o seu caso, amplificar as suas mensagens e poupar esforços.

QUE ATIVIDADES PODEMOS ORGANIZAR?

Depois de estabelecer a sua estratégia de campanha, vai precisar de trabalhar nas táticas. Elabore atividades que irão atrair a atenção para aquilo que está a tentar atingir. Seguem-se algumas ideias de atividades que pode querer implementar durante a SEMANA EUROPEIA-DA MOBILIDADE.

Dia Sem Carros

- O Dia Sem Carros, preferencialmente a 22 de setembro, proporciona uma oportunidade particularmente eficaz para experimentar novos modelos de tráfego e transportes sustentáveis. Várias cidades utilizam este dia para estabelecer zonas ambientais e pedonais e organizam grandes eventos ao ar livre no espaço público disponibilizado. Como em 2017 o dia 22 de setembro calha a uma sexta-feira, pode desenvolver e promover uma oferta alternativa para os viajantes pendulares, convidando-os a experimentar os esquemas de partilha de mobilidade da sua cidade gratuitamente.
- Mostre às pessoas como é o centro de uma cidade sem carros. Convença as pessoas a deixarem os seus carros em casa mais do que um dia por ano. Apresente os Domingos sem carros. Muitas vilas e cidades verificaram uma redução de poluentes atmosféricos graças a este tipo de eventos.

Mobilidade partilhada

- Se existir um esquema de partilha de bicicletas e/ou de carros na sua vila ou cidade, envolva o(s) operador(es) e comunique essa oferta ao público. Crie uma oferta mensal especial para setembro ou, pelo menos, para a semana.
- Se não existir um esquema de partilha de bicicletas na sua vila ou cidade, está na altura de criar um, pelo menos, temporariamente. Com a ajuda das associações locais e ONG, estabeleça algumas estações pela cidade e deixe que as pessoas utilizem as bicicletas e as conduzam de uma estação para outra.

- Estabeleça uma plataforma de intercâmbio online, na qual as pessoas possam alugar ou levar emprestados veículos e acessórios verdes, tal como bicicletas, trotinetes, skates, patins, carrinhos de bebé ou mochilas, bem como dispositivos de mobilidade inteligentes, tais como GPS. Um bom exemplo desta plataforma surge do Luxemburgo, denominada Ding-Dong, e pode ser consultada no site <http://dingdong.lu>
- Inove e promova caminhadas como uma forma de mobilidade partilhada. Estabeleça uma plataforma na qual as pessoas podem voluntariar-se para caminhar com outras pessoas (por exemplo, idosos, crianças, etc.) Este serviço (que pode ser rentável) é oferecido pela empresa nacional de serviços postais na Finlândia^[45] Igualmente, é possível adaptar este conceito a bicicletas de carga, a partir do qual os cidadãos idosos isolados podem reservar uma viagem. A organização dinamarquesa Cycling Without Age oferece um serviço desse género em vários países europeus: <http://cyclingwithoutage.org>
- Organize sessões informativas para promover modos de mobilidade partilhada, incluindo a partilha de bicicletas e de carros. Sensibilize para o facto de que, na maioria dos casos, é mais barato para os indivíduos e tem um impacto positivo no ambiente. Utilize os elementos fornecidos nas Orientações Temáticas para ilustrar o mesmo.
- Organize uma competição entre empresas ou bairros, na qual as equipas ou indivíduos podem competir pelo título de «melhor viajante de serviços partilhados». São atribuídos pontos sempre que alguém utiliza um modo partilhado ao invés de um modo tradicional. Torne as suas atividades em jogos.
- Envolver trabalhadores, alunos das escolas ou estudantes na sua campanha para promover as boleias organizadas ou deslocações de bicicleta para o trabalho ou para a escola. Além de encorajar uma mobilidade verde, estas campanhas também fortalecem os vínculos sociais entre colegas de trabalho ou de escola. O REC (Regional Environment Centre – Centro Regional do Ambiente) surge aqui como um bom exemplo com a criação de uma página Web dedicada à partilha de boleias de e para o trabalho: <https://tmt.rec.org/carpool.php>
- Organize concursos de fotografia através das redes sociais onde as pessoas possam partilhar imagens das suas viagens de mobilidade partilhada.

Mobilidade inteligente

- Promova os planeadores de viagens inteligentes da sua cidade e outras plataformas online inteligentes para a mobilidade. Ajude as pessoas a fazer as melhores escolhas para as suas viagens diárias.
- Utilize a semana de atividades como uma oportunidade para sondar as necessidades e os desejos dos residentes no que respeita à criação ou ao melhoramento de aplicações de mobilidade, por exemplo, informações em tempo real dos transportes públicos, esquemas de partilha de bicicletas, planeadores de viagens, etc. Trabalhe com programadores de TI locais.
- Organize sessões nas escolas nas quais as crianças entre os 10 e 18 anos de idade possam debater os seus hábitos de mobilidade e o que significa realmente uma mobilidade

[45] Posti (finlandês): http://www.posti.fi/private-news/tiedotteet/2016/20161125_ulkoilukaveri.html
ou artigo BBC (inglês): <http://www.bbc.com/news/blogs-news-from-elsewhere-38105231>

verde, partilhada e inteligente. Pode centrar-se o tema na «mobilidade do futuro» e como elas imaginam a mobilidade nas suas cidades nos próximos anos. Junte os tópicos da automatização ou SCTI à discussão.

- Informe as pessoas através das redes sociais ou de uma aplicação específica que os modos de transportes verdes, partilhados e inteligentes estão disponíveis na sua vila ou cidade.

Mobilidade verde

- Recompense os utilizadores de modos de transporte sustentáveis (por exemplo, peões e ciclistas) com um convite para um pequeno-almoço especial num local central na sua cidade. Os utilizadores de bicicletas partilhadas podem ser convidados através de uma plataforma online ou aplicação móvel local.
- Tire várias fotografias para mostrar a quantidade de espaço que um grupo de pessoas ocupa na sua cidade quando se deslocam de carro e compare-o com o espaço ocupado pelo mesmo número de ciclistas e passageiros de transportes públicos. As vantagens dos modos de mobilidade verde serão bem visíveis.
- Deixe as pessoas partilharem os seus lugares de estacionamento ou desenvolva outras utilizações para os espaços de estacionamento na rua (por exemplo, jardins, parques infantis, etc.). Consulte a iniciativa holandesa Happy Streets <http://happystreets.nl/parking-day>
- As pessoas nem sempre precisam de um carro ou de uma carrinha para transportar as suas coisas. Sensibilize a opinião pública para a utilização de bicicletas de carga (partilhadas) e carrinhas partilhadas (se disponível) organizando demonstrações e sessões informativas através das quais poderá mostrar quanto pode transportar uma bicicleta de carga e como é fácil reservar uma carrinha.
- A poluição e o ruído são problemas reais: organize uma campanha nas redes sociais para informar as pessoas sobre os níveis de poluição e/ou ruído na sua vila ou cidade durante a SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE e o Dia Sem Carros. Utilize instrumentos baseados em sensores para medir a poluição e o ruído, bem como para o fundamentar. Além disso, deixe-se inspirar pelos Deputados do Parlamento Europeu. ^[46]

[46] O Desafio da Qualidade do Ar é organizado pelo Gabinete Europeu do Ambiente [GEA]: <http://www.eeb.org/index.cfm/activities/industry-health/air/air-quality-challenge>

Seja o que for que a sua cidade esteja a fazer este ano, certifique-se de que...

- Regista o seu programa e atividades em www.mobilityweek.eu
- Se junta às vilas e cidades por toda a Europa na organização de um Dia Sem Carros com grandes eventos públicos, no dia 22 de setembro. Planeie com a devida antecedência, tenha em atenção que cortar ruas ao trânsito pode ser um verdadeiro desafio.
- Coloca um «Gosto» na página do Facebook da SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE e segue @mobilityweek no Twitter. Veja os vídeos da campanha no nosso canal do YouTube.
- Aplica consistentemente as orientações visuais da campanha, em conjunto com o logotipo da União Europeia.
- Promove o hashtag #mobilityweek através do nosso material relativo à comunicação e às redes sociais.

Estas são apenas algumas ideias para os seus eventos. O Manual da SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE, disponível para transferência na secção Useful Resources «Recursos Úteis» do Web site www.mobilityweek.eu, explica os requisitos de participação e inclui ideias gerais para medidas e atividades que não estão especificamente relacionadas com o tema deste ano.

Seja criativo e elabore outras medidas e atividades para a SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE 2017 na sua vila ou cidade.



RESOURCES

European Union documents

European Directive 2014/94/EU of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure: <http://bit.ly/2l3ULxG>

European Commission communications:

- A European agenda for the collaborative economy (2016): <http://bit.ly/2cFpEKq>
- A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility (2016):

<http://bit.ly/2gFjAC9>

- A European Strategy for Low-Emission Mobility (2016): <http://bit.ly/2lzJXJl>

European Commission – Mobility and Transport portal:

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

European Commission webpage on Clean transport, Urban transport:

http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

European Commission webpage on Intelligent Transport Systems (ITS):

https://ec.europa.eu/transport/themes/its_en

European Commission webpage on cycling and walking:

http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/cycling-walking_en.htm

European Commission – Climate action:

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

European Environment Agency: <http://www.eea.europa.eu/>

- 2016, EEA Signals 2016 – Towards green and smart mobility:
<http://www.eea.europa.eu/publications/signals-2016>

EU projects and initiatives

CIVITAS: www.civitas.eu

- CIVITAS webpage on car pooling:
<http://www.civitas.eu/car-independent/car-pooling>
- CIVITAS webpage on car sharing:
<http://www.civitas.eu/car-independent/car-sharing>
- CIVITAS webpage on bike sharing:
<http://www.civitas.eu/car-independent/bike-sharing>
- CIVITAS Policy Note: Smart choices for cities. Cities towards Mobility 2.0: connect, share and go!: <http://www.civitas.eu/content/civitas-policy-note-smart-choices-cities-cities-towards-mobility-20-connect-share-and-go-en>
- CIVITAS insight, Mobility-as-a-Service: A new transport model:
<http://civitas.eu/content/civitas-insight-18-mobility-service-new-transport-model>

Eltis: www.eltis.org

- Eltis case study, 2014, Car sharing in La Rochelle:
<http://www.eltis.org/discover/case-studies/car-sharing-la-rochelle>
- Eltis case study, 2014, Public cargo bike sharing in Ghent:
<http://www.eltis.org/discover/case-studies/public-cargo-bike-sharing-ghent-belgium>

CityMobil2:

www.citymobil2.eu

- CityMobil2, Lausanne pilot's webpage:
<http://www.citymobil2.eu/en/City-activities/Large-Scale-Demonstration/West-Lausanne-region/>

CHUMS:

<http://chums-carpooling.eu/>

- CHUMS project, 2016, Impacts of CHUMS measures:
<http://chums-carpooling.eu/wp-content/uploads/2016/10/CHUMS%20D4.2.pdf>

Studies and reports

Millard-Ball *et al.*, 2005, TCRP Report. *Car sharing: Where and how it succeeds*
(http://www.communauto.com/images/tcrp_rpt_108_execsumm.pdf)

OECD International Transport Forum, 2016, *Shared Mobility. Innovation for Liveable Cities*
(<http://bit.ly/29i2ebD>)

Reinventing parking website, 2013, demonstration by Donald Shoup
(<http://bit.ly/1pWDIQp>)

Roland Berger Strategy Consultants GmbH, 2014, *Shared Mobility. How new businesses are rewriting the rules of the private transportation game*
(http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland_Berger_TAB_Shared_Mobility_20140716.pdf)

Organisations and specialised media

ECF (European Cyclists' Federation):

<https://ecf.com>

- Platform for European Bicycle Sharing & Systems:
<https://ecf.com/community/platform-european-bicycle-sharing-systems-pebss>

WOCOMOCO platform:

www.wocomoco.ch/en

- Information centre:
<http://www.wocomoco.org/en/infothek/index.php>

Carsharing-news.de:

<http://www.carsharing-news.de/carsharing/>

CNG Europe:

<http://cngeurope.com>

- Article on car sharing:
<http://cngeurope.com/westport-delivers-first-2016-volvo-v60-bi-fuel-cars/>

Bike Share Map:

<http://bikes.oobrien.com/global.php>

Specialised companies and service providers

Autolib':

<https://www.autolib.eu/en/>

– November 2016 Autolib' activity report (in French):

<http://bit.ly/2ILGwz7>

BiciMAD:

<https://www.accessiblemadrid.com/en/blog/bicimad-public-bike-rental-service-madrid>

BikeMi:

<https://www.bikemi.com/en/homepage.aspx>

Blablacar:

<https://www.blablacar.com/>

Car2Go:

<https://www.car2go.com/>

Copenhagen bike sharing description:

<http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/copenhagen-city-bike-gdk495345>

Cycling Without Age:

<http://cyclingwithoutage.org/>

DingDong platform:

<http://dingdong.lu/>

Firenze Sostenibile:

<http://www.firenzesostenibile.com/car-sharing-mobilita-sostenibile/>

flow>k and stat>k:

<https://www.stadtteilauto.info/>

Mobility Switzerland:

<https://www.mobility.ch/en/private-customers/>

MOL Bubi:

<https://molbubi.bkk.hu/>

ONLYMOOV:

<https://www.onlymoov.com/>

Posti (Finnish):

<http://www.posti.fi>

– Service to older people:

http://www.posti.fi/private-news/tiedotteet/2016/20161125_ulkoilukaveri.html

REC, internal webpage for shared mobility:

<https://tmt.rec.org/carpool.php>

Sparky:

<http://www.sparky.club/>

Sunrise:

<https://www.sunfleet.com/vara-bilmodeller/>

Tisséo:

<http://www.tisseo.fr/>

– Pastel Card:

<http://www.tisseo.fr/les-tarifs/obtenir-une-carte-pastel>

Velib':

<http://en.velib.paris.fr>

– Overview of Velib's stations:

<http://en.velib.paris.fr/How-it-works/Stations>



Villo:

<http://en.villo.be/>

– FAQ:

[http://en.villo.be/How-does-it-work/FAQ/Service-and-Use/\(offset\)/#faq5](http://en.villo.be/How-does-it-work/FAQ/Service-and-Use/(offset)/#faq5)

VULe partagés pilot:

<http://clem-e.com/en/vule>

Whim:

<http://whimapp.com/fi-en/>

YUGO:

<https://www.getyugo.com/>

2getthere:

<http://www.2getthere.eu/>

– Rivium:

<http://www.2getthere.eu/projects/rivium-grt/>

Photographs (pages):

4 <http://www.citymobil2.eu/en/City-activities/Large-Scale-Demonstration/West-Lausanne-region/>
(©CityMobil2 and EPFL – École Polytechnique Fédérale de Lausanne)

7 Bubi: <https://molbubi.bkk.hu/galeria.php> (Image: ©BKK Centre for Budapest Transport)

10 ©Autolib'

12 <https://www.flickr.com/photos/motorblog/11856801973> (©MotorBlog.com)

15 <https://pixabay.com/en/paris-v%C3%A9lib-bike-free-service-1576893/>

17 ©Pau Vilaplana Vilar

SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE

16-22 SETEMBRO 2017

