SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE

16-22 SETEMBRO 2022

Combina e Move-te!

ORIENTAÇÕES TEMÁTICAS 2022

Melhores Ligações

#MobilityWeek

ÍNDICE

1) Introdução 4
Os tópicos deste ano 4
"Melhores Ligações" 5
Como podes participar na campanha da SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE**? 6
Ligação com outras iniciativas da UE 7

2) Pessoas 8
2a) Cocriação 8
Resolver o problema do estacionamento local através da cocriação em Bremen, na Alemanha 8
Instalação de centros de mobilidade multimodais em Lisboa, Portugal 9
Conquistar o projeto de rua: cocriação em Lovaina 11
2b) Ciência cidadã 12
WeCount – cidadãos que medem dados no contexto da sua comunidade 12
2c) Envolvimento dos cidadãos 13
Bolonha: envolvimento dos cidadãos na criação de uma zona de 30 km/h 13
Cinco formas de interagir com os jovens 14

3) Locais 15
3a) Reestruturação do espaço 15
Criação de pontos de encontro em Malmö, Suécia 15
Acalmar o tráfego em Bytom, na Polónia 15
Criação de barreiras físicas para um centro sem carros em Salzburgo, na Áustria 16
3b) Ecologização das cidades 17
De terras industriais áridas a reservas naturais – uma transformação da região do Ruhr 17
Zonas pedonais melhoradas em Ljubljana, na Eslovénia 18
3c) Estratégias para a utilização de bicicletas 19
Estacionamento de bicicletas de última geração em Utreque, nos Países Baixos 19
Torre de estacionamento automatizada em Třinec, na Chéquia 20
Integração do estacionamento de bicicletas na rede regional da Ilha de França, em França 20

4) Pacotes 22
4a) Entrega de cargas nas zonas urbanas 22
Software de planeamento para coordenar entregas em Groningen, nos Países Baixos 23
Reestruturação da entrega urbana em Barcelona, em Espanha 23
4b) Regulamentos de Acesso de Veículos a Zonas Urbanas (UVAR) e Zonas de Baixas Emissões (LEZ) 24
Extensão dos UVAR em Parma 24

5) Planeamento e política 24
5a) Planeamento de infraestruturas 25
A importância dos investimentos em infraestruturas sustentáveis em Praga, na Chéquia 25
Conversão de um parque de estacionamento num centro de consolidação urbana em Madrid, em Espanha 25
5b) PMUS 26
Mudanças significativas em Bruxelas graças aos PMUS 27
O mais recente vencedor do Prémio PMUS foi Tampere, na Finlândia 27

1) Introdução

Os tópicos deste ano

O tema anual da SEMANAEUROPEIADA**MOBILIDADE** de 2022 é "Melhores Ligações". O tema foi selecionado para refletir o desejo das pessoas em toda a Europa de voltarem a estar em contacto entre si após vários meses de isolamento, restrições e limitações. As pessoas podem estabelecer contacto quando se encontram numa praça, no seu ambiente urbano, e continuam em contacto nos transportes públicos. Melhores ligações nos transportes significa melhores ligações nos locais e entre as pessoas, o que é um dos principais focos do **Pacto Ecológico Europeu**[1] da Comissão Europeia. A **Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente**[2] exige também melhores ligações entre os responsáveis pela tomada de decisões, os prestadores de serviços, os urbanistas e as pessoas. Após uma forte atenção aos aspetos de saúde da mobilidade urbana em 2021, o tema deste ano "Melhores Ligações" celebra o objetivo da SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** de aproximar as pessoas.

Uma vez que o setor dos transportes é o segundo mais poluente da Europa[3] e, inclusive, as emissões dos transportes internos da UE aumentaram 0,8% entre 2018 e 2019[4], devem ser feitos esforços significativos no sentido de alcançar o objetivo europeu de zero emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2050, conforme delineado no Pacto Ecológico Europeu. Uma vez que se trata de um grande desafio, é essencial que todas as partes interessadas e cidades cooperem no sentido de reduzir significativamente as emissões causadas pela mobilidade (urbana).

As crises, como a COVID-19, ou os desafios no sentido de manter a segurança energética após a invasão russa da Ucrânia, estão a ameaçar os objetivos delineados. O **Plano REPowerEU**[5] visa reduzir o impacte destes desafios com um conjunto de ações para poupar energia, diversificar o abastecimento, substituir os combustíveis fósseis acelerando a transição da Europa para uma energia limpa e combinar de forma inteligente investimentos e reformas[6].

[1] https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
[2] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
[3] https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02
[4] https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport
[5] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3131
[6] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

“Melhores Ligações”

O tema “Melhores Ligações” cobre todos os aspetos do transporte sustentável no ambiente urbano, que pode ser resumido com as seguintes palavras inglesas que começam com “p”: people, (pessoas) places, (locais) packages (pacotes) e policy & planning (política e planeamento).

Além disso, o transporte público é o nosso parceiro ao longo da vida para estabelecer ligações, viajar em segurança e proteger o ambiente, além de constituir uma opção de mobilidade ativa e partilhada, bem como outras opções de transporte interligadas, a pedido e sustentáveis. Criar uma ligação entre os meios de transporte "tradicionais" e as novas soluções digitais continua a ser um aspeto chave para o futuro.

Cada um dos quatro tópicos tem um capítulo dedicado no “Guia Temático” deste ano. Por conseguinte, o presente documento visa fornecer uma boa síntese dos exemplos e iniciativas recentes ao nível de melhores práticas das cidades e das iniciativas dos cidadãos que poderão inspirar-te a iniciar as tuas próprias ações no sentido de tornar a mobilidade urbana mais sustentável.

As **pessoas** têm sido o centro da SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** há mais de 20 anos e continuam a ser a força impulsionadora da nossa campanha. Durante a semana de 16 a 22 de setembro são carregados todos os anos, no sítio Web da campanha, vários milhares de eventos, projetos e exemplos de melhores práticas e, ao longo do ano, são apresentadas cerca de 600 **MOBILITY**ACTIONS, o que demonstra o sucesso da SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** em interligar as pessoas de forma a implementarem as suas próprias iniciativas de transporte sustentável. Além disso, o **Ano Europeu da Juventude 2022**[7], centra-se na ligação com os jovens em todas as áreas de atividade.

Os **locais**, incluindo os espaços urbanos e as áreas verdes, têm de ser agradáveis e funcionais para que as pessoas se encontrem e criem ligações. A criação de mais espaços verdes nas cidades europeias foi destacada como uma das principais necessidades por 82% dos participantes no inquérito da Campanha Cidades Limpas, do ano passado[8].

A palavra **pacotes** pode ter uma dupla aceção, podendo referir-se tanto a encomendas físicas e aos crescentes desafios logísticos que a sua distribuição de forma ecológica implica, como aos pacotes de informação digital, essencial para facilitar as operações de mobilidade urbana, exigindo "Melhores Ligações" entre fornecedores e utilizadores de dados.

Política e planeamento são necessários a todas as vilas e cidades, para enfrentarem os desafios comuns de mobilidade urbana de uma forma abrangente e resiliente. A SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** proporciona uma grande oportunidade para os urbanistas se inspirarem no planeamento da mobilidade centrada no cidadão. A participação dos cidadãos é um elemento fundamental do conceito da Comissão Europeia de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e as consultas públicas realizadas durante a SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** podem gerar soluções de transporte inovadoras, amigas do ambiente e das pessoas, nos bairros locais.

[7] https://europa.eu/youth/year-of-youth_en
[8] https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/

Como podes participar na campanha da SEMANAEUROPEIADA**MOBILIDADE?**

O tema deste ano, "Melhores Ligações", também reflete o nosso desejo de estabelecermos uma ligação contigo! Por conseguinte, convidamos-te a seguir-nos no Twitter[9], no Instagram[10] e no Facebook[11]. Independentemente das ações que estejas a realizar com a tua equipa local em relação aos tópicos deste ano, convidamos-te a partilhar connosco as tuas novidades.

Em 2021, a SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** registou o número mais elevado de inscrições de sempre, com a participação de mais de 3100 cidades, respetivamente de 53 países e a apresentação, ao longo do ano, de cerca de 650 **MOBILITY**ACTIONS

Junte-se à SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** em setembro. Podes aderir à SEMANAEUROPEIADA**MOBILIDADE** de inúmeras formas. Se representas uma vila ou cidade, podes participar durante a semana principal da campanha, de 16 a 22 de setembro, e apresentar as tuas atividades e medidas no nosso sítio Web www.mobilityweek.eu

Apresenta uma **MOBILITY**ACTION e partilha o teu sucesso caso representes uma empresa, uma iniciativa de cidadãos, uma instituição educativa ou outra entidade. Podes apresentar a tua **MOBILITY**ACTION**,** relacionada com iniciativas de mobilidade sustentável e "Melhores Ligações", ao longo do ano. O "Guia Temático" deste ano inclui vários exemplos de **MOBILITY**ACTIONS apresentados por ativistas locais de toda a Europa. As futuras **MOBILITY**ACTIONS, de qualidade excecional, também serão eleitas para partilha dessas histórias de sucesso.

Podes apresentar histórias de sucesso para receberes prémios**.** A tua vila ou cidade alcançou alguma meta exemplar e notável, em termos de mobilidade urbana sustentável? Nesse caso, poderás receber um prémio pelo teu excelente trabalho através da campanha SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE**. A nossa campanha oferece diferentes prémios, consoante o contexto das tuas realizações. Por conseguinte, encorajamos-te a candidatares-te aos nossos concursos anuais.

[9] https://twitter.com/mobilityweek
[10] https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/?hl=en
[11] https://www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek

Ligação com outras iniciativas da UE

A SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** é um evento importante no calendário europeu, que também contempla várias iniciativas políticas fundamentais da UE. A **Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente**[12] da Comissão Europeia apresenta 82 iniciativas específicas a realizar nos próximos quatro anos como uma primeira etapa no sentido do objetivo global de neutralidade climática até 2050. Além disso, a nossa campanha apoia o **Pacto Europeu para o Clima**[13], uma iniciativa de sensibilização centrada em compromissos e ações para combater as alterações climáticas em toda a Europa. Desta forma, a SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** desempenha um papel significativo no sentido de encorajar pessoas, cidades, instituições educativas, empresas e ONG a promover a mobilidade urbana sustentável.

Além de apoiar as iniciativas acima referidas, a SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** também apoia os objetivos da UE nas seguintes iniciativas: **Semana Verde da UE**[14] e **Semana Europeia da Energia Sustentável**[15]. Na sequência do sucesso do **Ano Europeu do Transporte Ferroviário (2021)**[16], o **Ano Europeu da Juventude 2022**[17] pretende colocar os jovens no centro das atenções para enfatizar a sua contribuição em todas as áreas da sociedade, incluindo a importância do seu impacte no futuro do ambiente urbano e da mobilidade urbana sustentável.

[12] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
[13] https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact_en
[14] https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week_en
[15] https://eusew.eu/
[16] https://europa.eu/year-of-rail/index_en
[17] https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

2) Pessoas

Infelizmente, as decisões de mobilidade urbana são muitas vezes entendidas como medidas decididas do topo para a base, em que as pessoas se sentem ignoradas ou excluídas. Portanto, um processo de tomada de decisão mais inclusivo e holístico poderá ajudar a dar voz às pessoas. Mesmo que as políticas centradas no cidadão sejam muitas vezes tarefas de longo prazo, os resultados podem ser muito gratificantes. A questão de cocriação, que é explicada no parágrafo a seguir, salienta a importância de incluir iniciativas da sociedade civil e pessoas de todos os grupos etários e estratos socioeconómicos para implementar medidas que tenham um impacto comum.

2a) Cocriação

A cocriação pode ser definida como "um processo sistemático de criação de novas soluções com as pessoas e não para elas, envolvendo as pessoas e as comunidades no desenvolvimento de políticas e serviços[18]". Esta definição foi uma premissa do projeto SUNRISE financiado pela UE[19] que fomentou processos de cocriação em seis cidades de toda a Europa e não só. Os três exemplos de melhores práticas que se seguem centram-se em diferentes aspetos da cocriação, bem como em diferentes níveis de envolvimento dos cidadãos.

Resolver o problema do estacionamento local através da cocriação em Bremen, na Alemanha

Por toda a Europa, os bairros históricos das cidades que foram construídos antes da década de 1940 não foram concebidos para acomodar lugares de estacionamento para carros particulares na rua, nem em qualquer outro lugar. Este desafio também existe na cidade-estado de Bremen, no noroeste da Alemanha. As ruas e passeios estreitos sem um plano de estacionamento na berma, eram a norma no “distrito de Hulsberg”, uma área relativamente pequena localizada a leste da cidade hanseática, perto da famosa Weserstadion. Até recentemente, os carros bloqueavam parcialmente os passeios ou estacionavam em ambos os lados da rua. Isto criou obstáculos significativos e, muitas vezes, tanto os utilizadores de cadeiras de rodas, como os pais com carrinhos de bebé, não conseguiam circular nos passeios. Os bombeiros e os operadores de recolha de resíduos também tinham problemas de manobra significativos, no espaço limitado disponível. Os condutores consideravam o estacionamento à porta de casa como um direito e entravam em conflito com outros grupos de residentes que queriam reestruturar e limitar o estacionamento na berma.

[18] https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf
[19] https://civitas-sunrise.eu/

Em vez de medidas tomadas do topo para a base, a administração municipal iniciou um projeto que coidentificou os desafios existentes e codesenvolveu soluções, que foram aplicadas em conjunto numa terceira fase e coavaliadas por um grupo diversificado de pessoas. Depois de identificados os desafios acima mencionados, a administração municipal reestruturou o estacionamento na berma em conjunto com os residentes. Durante este processo, a mediação entre os diferentes grupos de interesse foi essencial. Foram efetuadas várias dezenas de reuniões de informação e partilha de pontos de vista, ao final da tarde, dos dias úteis. Além disso, foi concedida uma plataforma aos grupos vulneráveis que foram afetados pela complexa situação do estacionamento, nomeadamente, as pessoas com mobilidade reduzida, as famílias e as pessoas idosas.

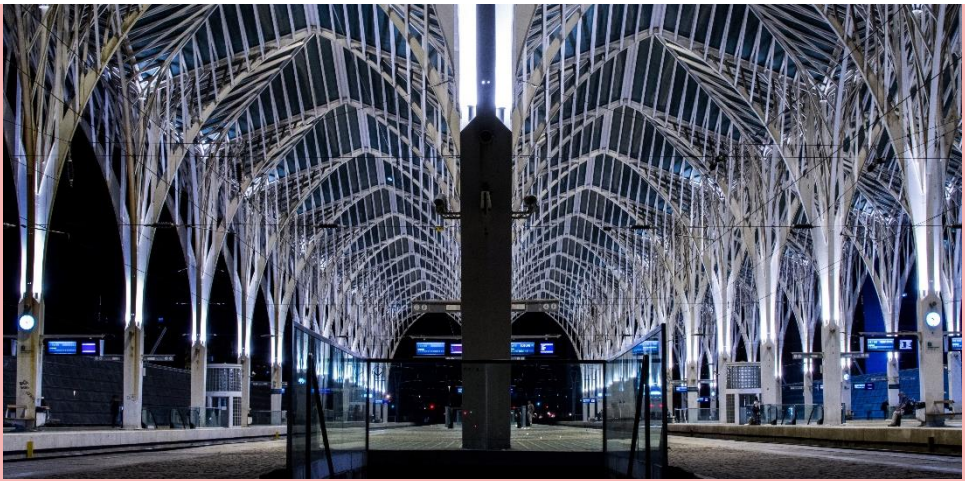
De modo geral, as principais conclusões e realizações consistiram na reorganização da política de estacionamento e na aplicação da lei, o que resultou na libertação de mais de 1600 m de espaço na berma do passeio, bem como num sentido de "unidade" que mostrou aos habitantes locais que a troca de ideias e o diálogo podem conduzir a resultados positivos. A maioria dos utilizadores da estrada, peões e pessoas com deficiência têm mais espaço para as suas necessidades após a reestruturação. No total, a ação cocriativa coletiva foi um grande sucesso, pelo que será replicada noutros distritos de Bremen[20].

Instalação de centros de mobilidade multimodais em Lisboa, Portugal

A cidade de Lisboa tem um sistema de metro eficiente, que transportou 173 milhões de passageiros em 2019, pouco mais de 500 000 pessoas por dia[21]. Juntamente com outros meios de transporte público, representa 18% das viagens realizadas na capital portuguesa durante os dias de semana, um pouco abaixo da mobilidade ativa (24%). Infelizmente, 56% da totalidade das viagens é efetuada através de veículos de passageiros particulares. Deste modo, o aumento dos transportes públicos constitui um elemento fundamental na redução das emissões em Lisboa.

[20] https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf
[21] https://www.metrolisboa.pt/company/wp-content/uploads/sites/4/2021/01/RC2019-EN.pdf p7

A EMEL, a principal empresa de estacionamento de Lisboa, cooperou com a administração municipal para lançar um processo de cocriação que vise desbloquear o potencial dos centros de mobilidade multimodais. Trata-se de estações físicas que estão colocadas estrategicamente nos cruzamentos das linhas de transporte público existentes. A maioria destes pontos de transição já oferecem múltiplos meios de transporte. Por exemplo, a "Gare do Oriente" a nordeste da cidade oferece ligações ferroviárias de longa e curta distância, bem como serviços de transporte em autocarro.



© monteiro.onlie / Shutterstock

Depois de estabelecer um conceito de centro de mobilidade adequado para a cidade, o passo seguinte para os planeadores de transportes foi iniciar o processo de cocriação com um grande levantamento quantitativo dos desejos e necessidades dos utilizadores dos transportes públicos. Mais de 2000 utilizadores participaram no inquérito, que se centrou na satisfação relativamente à sinalização, ao conforto e à segurança dos cinco centros identificados. Uma vez que uma maioria significativa dos inquiridos considerou cinco centros com boas ligações, o objetivo de Lisboa será a melhoria da segurança global e do ambiente nestes locais. Cerca de 50% dos entrevistados indicou que não se sente confortável nos centros e considerou o ambiente desagradável. Também foram colocadas outras questões relativas à melhoria dos centros, o que resultou num mandato claro ao município para que aumentasse os espaços verdes (mais de 90% de votos favoráveis) e melhorasse os bancos públicos. Estes resultados foram objeto de verificação cruzada através de inquéritos exaustivos, que forneceram resultados semelhantes.

Assim, a conclusão geral deste exercício é que a administração municipal responsável obteve uma visão geral clara da vontade da população de investir em melhorias específicas que beneficiarão os cinco centros. Os inquéritos deste tipo constituem uma ferramenta relativamente económica para determinar um ponto de partida ao nível dos investimentos[22].

[22] https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf

Conquistar o projeto de rua: cocriação em Lovaina

© Henk Vrieselaar / Shutterstock

Enquanto o impacto da cocriação dos residentes através de inquéritos é relativamente passivo, outras ações diretas permitem que as pessoas influenciem diretamente os processos de tomada de decisão. O "projeto conquistar a rua" de Lovaina é um exemplo disso. A cidade belga com cerca de 100 000 habitantes alberga vários milhares de estudantes e é por isso uma das com maior utilização da bicicleta, na Bélgica. No entanto, os habitantes de Lovaina ainda consideram o carro como o principal fator dominante das ruas. Assim, o projeto “Verover de Straat” (Conquistar a Rua)[23] formulou a sua intenção: “juntamente com os residentes, tornamos as ruas mais verdes, mais saudáveis, mais acolhedoras, mais seguras e mais amigas das crianças!”. Este objetivo será alcançado dando às pessoas a oportunidade de redesenhar alguns antigos parques de estacionamento. Depois de um período inicial de candidatura, os residentes de várias ruas selecionadas terão a oportunidade de desenhar partes específicas da sua rua. Se as pessoas gostarem dos resultados, as medidas serão implementadas de forma permanente. O projeto, que é supervisionado por várias iniciativas locais, é apoiado pelo município de Lovaina. Até agora, tem havido convites à participação do público, a que os residentes na área das ruas específicas a reestruturar, podem responder.

[23] https://veroverdestraat.be/over-het-project/

2b) Ciência cidadã

A ciência cidadã descreve o processo participativo que permite ao cidadão comum contribuir para análises e processos científicos. Assim, a ciência cidadã não só distribui a tarefa de recolha e análise de dados pelos diferentes cidadãos, como também reforça o processo de identificação com o tema de investigação. Este aspeto de identificação também é essencial para projetos nos quais é incentivado o envolvimento dos cidadãos, um aspeto democrático do princípio "pelo povo e para o povo".

WeCount – cidadãos que medem dados no contexto da sua comunidade

O projeto WeCount, financiado pelo Horizonte 2020 da UE, envolveu o público na recolha de dados de tráfego em seis cidades-piloto em toda a Europa. Os participantes prontificaram-se para participar em workshops de formação e aprender a utilizar e compreender os dados dos sensores de contagem de tráfego, que lhes foi pedido que colocassem nas janelas de casa ou do local de trabalho.

© WeCount Project

Sendo uma das cidades participantes, Dublim enfrenta os desafios do crescimento contínuo da população e de um sistema de transportes públicos que não está a acompanhar a procura. Consequentemente, poucos ficaram surpreendidos com a notícia de que Dublim era a sexta cidade mais congestionada da Europa[24] antes da pandemia. O projeto WeCount aplicou vários sensores na capital irlandesa que ajudaram a avaliar as iniciativas em curso. Este *feedback* por parte dos participantes demonstrou uma mudança, da consciência dos problemas de tráfego e poluição nos seus bairros para um entusiasmo com a capacidade de recolher dados reais que poderão ser utilizados para gerar melhorias nos locais mais importantes para eles, como as áreas onde vivem e trabalham e onde os seus filhos frequentam a escola. O projeto WeCount deu às pessoas o poder de recolher dados e obter conhecimentos sobre padrões de tráfego nas suas próprias comunidades e aumentou a transferência de conhecimentos entre residentes e decisores[25].

Algumas das questões examinadas incluíram a falta de ciclovias, o incumprimento dos limites de velocidade e a falta de medição do tráfego comercial e de informações ambientais, como a poluição atmosférica e sonora. Os participantes consideraram a tecnologia fornecida interessante e a grande maioria compreendeu os métodos de recolha de dados. A descoberta de que os dados eram exatos teve como resultado, em termos gerais, uma apreciação crescente da colaboração. Além de permitir que as

[24] https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/
[25] https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_swafs_report-citizen_science.pdf

pessoas se envolvam cientificamente na medição de dados e na criação de mudanças reais nas suas comunidades, a iniciativa beneficia as cidades, ao distribuir a carga financeira e administrativa da recolha de dados por muitas pessoas.

A medida visa inspirar as pessoas a serem proativas, mais do que como uma ferramenta direta para a mudança política. No entanto, o projeto criou uma colaboração duradoura entre residentes e decisores políticos. No que diz respeito ao projeto na Irlanda, a Câmara Municipal de Dublim solicitou aos monitores que fornecessem dados de tráfego e medições da qualidade do ar para apoiar a sua Iniciativa da Zona Escolar. Esta iniciativa tem como objetivo apoiar o transporte ativo e aumentar a segurança nas zonas escolares designadas[26]. A implementação dos dados dos sensores do WeCount fornece ao município dados de medição objetivos para avaliar a eficácia da iniciativa e as mudanças dos hábitos de transporte nas zonas escolares ao longo do tempo.

2c) Envolvimento dos cidadãos

Os habitantes das cidades são os melhores especialistas para identificar desafios de mobilidade, traçados perigosos das ruas, problemas relacionados com a poluição ou a falta de acessibilidade. O Secretariado Europeu da campanha SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** sente-se muitas vezes impressionado por histórias apresentadas no contexto das **MOBILITY**ACTIONS[27]. A nossa campanha reconhece estes exemplos de melhores práticas e o seu potencial para inspirar um maior envolvimento nas respetivas cidades e não só.

Bolonha: envolvimento dos cidadãos na criação de uma zona de 30 km/h

O centro histórico da cidade italiana de Bolonha, que alberga cerca de 400 000 habitantes, enfrenta o problema do tráfego automóvel excessivo, uma vez que quase 60% da totalidade das viagens é feita de carro. Não é necessário ser especialista em tráfego para perceber que a utilização excessiva do automóvel de passageiros, em combinação com as ruas estreitas do centro histórico da cidade, pode ser uma mistura tóxica, tanto por motivos de segurança do tráfego, como pelas emissões. Esta suposição é apoiada pelas estatísticas que contabilizaram 20 mortos e 2600 feridos, anualmente, nos últimos dez anos.

Como consequência, vários ativistas organizaram um *flash mob* de protesto, em julho de 2021, para sensibilizar e contrariar estes efeitos secundários negativos do transporte automóvel individual. Este evento único foi seguido pela campanha *"30 Bologna – una citta per tutti"*. Através dos meios de comunicação social, da página de acolhimento específica "bologna30.it"[28] e dos esforços de comunicação, o movimento popular reuniu vários milhares de assinaturas de apoio.

O uso inteligente de estatísticas e de exemplos de melhores práticas de outras cidades, que foram resumidos e traduzidos em *slogans* curtos e cativantes em italiano, ajudaram os autores da iniciativa a transmitir a sua mensagem. Estes cartazes podem ser descarregados na página de acolhimento específica, para que qualquer pessoa que apoie a mensagem possa imprimir os materiais em casa. Esta

[26] https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf
[27] https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/
[28] https://bologna30.it/

iniciativa encontrou grande apoio por parte de várias organizações, outras iniciativas e empresas, em toda a cidade de Bolonha.

O movimento popular tem sido um sucesso na sensibilização para a situação, destacando outros exemplos de melhores práticas em diferentes países europeus e ensinando os benefícios significativos de uma tal abordagem aos habitantes de Bolonha.

Cinco formas de interagir com os jovens

"Os nossos filhos são o futuro" é uma frase que tem sido proferida por muitos políticos em todo o mundo. Resta saber como interagir com os jovens de forma a suscitar o seu interesse na mobilidade sustentável. A nossa campanha SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** criou materiais e organizou *workshops* sobre formas de comunicar com as gerações mais jovens. Estes incluem uma página específica sobre a iniciativa do Ano Europeu da Juventude[29] da perspetiva da SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE**, bem como orientações sobre como comunicar com a geração mais jovem[30]. Temos cinco recomendações a partilhar com as partes interessadas da SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE**:

1. É necessário interagir e criar um diálogo relevante com os jovens para que sejam um elemento central do processo de elaboração de políticas. O mundo está repleto de mensagens de *marketing* vazias que nos dias de hoje as pessoas facilmente ignoram, pelo que uma ligação genuína entre os jovens e os decisores políticos exige um espaço organizado para gerar diálogo, fazer perguntas e permitir que se ouçam verdadeiramente uns aos outros.

2. Diversificar o público jovem; este deve representar uma gama de idades e contextos diferentes. As redes locais podem ser excelentes guias para localizar e inspirar os grupos de jovens, oferecendo uma compreensão mais ampla de como o planeamento da mobilidade afeta a sua vida quotidiana e como podem envolver-se no processo.

3. O envolvimento deve ser genuíno e não apenas uma declaração de intenções, para que seja verdadeiramente útil e construtivo no âmbito do processo de planeamento da mobilidade. Quanto mais diversificada for a gama de participantes na comunidade, melhor será a perspetiva da cidade para criar um plano de sucesso que melhore a sustentabilidade e a qualidade de vida das pessoas.

4. Reconhecer a importância e a ligação entre a acessibilidade dos transportes, as oportunidades e barreiras para os jovens. Custos e benefícios têm impacto nas possibilidades de desenvolvimento pessoal, o que é sempre importante, especialmente para aqueles que acabam de encontrar o seu caminho na vida.

5. Os jovens são mais propensos a apoiar opções de transporte sustentáveis no futuro. Os seus hábitos estão menos enraizados e o transporte ativo é a forma como muitos de nós começámos. Implementá-lo e apoiá-lo como uma prática contínua na vida é melhor para todos. A compreensão no terreno, da perspetiva dos jovens, pode influenciar os outros na comunidade e ser um elemento-chave na criação de redes de fácil utilização e no sucesso das iniciativas de mobilidade sustentável.

[29] https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/
[30] https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/Images/2022_Awards_Ceremony/EMW_-_Communicating_With_Youth__Poster_.pdf

3) Locais

A SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE** visa destacar soluções que transformam os centros de transporte em locais que convidam os visitantes e utilizadores a passear, demorar-se e conviver. O secretariado da campanha decidiu selecionar exemplos de melhores práticas para esta categoria que incluem a transformação física de lugares, ruas, bairros e cidades em locais mais habitáveis e amigos do ambiente. Além disso, tópicos como a política de estacionamento nos centros urbanos, são essenciais neste capítulo, dado que que os esforços das várias cidades da Europa em libertar bermas e espaço urbano, estão a ter sucesso. Por conseguinte, os locais podem criar "Melhores Ligações" entre as pessoas, o ambiente e as opções de mobilidade.

3a) Reestruturação do espaço

Os últimos tempos levaram a um aumento do número de pessoas que ficam em casa, exploram as suas próprias comunidades e fazem compras localmente. Esta vida mais calma e o tempo passado nas comunidades locais levou a um grande avanço na atribuição do espaço público. Quando as pessoas começam a andar regularmente a pé nos seus próprios bairros, torna-se mais fácil envolvê-las em melhorias sustentáveis.

Criação de pontos de encontro em Malmö, Suécia

Malmö tomou a iniciativa de substituir os lugares de estacionamento por mobiliário pré-construído para permitir que as comunidades recuperem as ruas e desfrutem delas a um ritmo mais lento[31]. Estes lugares foram criados em toda a cidade com o empenho e a contribuição dos residentes. O conceito oferece "módulos" de mobiliário pré-construído para o exterior (mesas, cadeiras, plantas, etc.) que podem ser configurados e reorganizados de várias formas e com vários objetivos.

O conceito geral é substituir um "espaço" de estacionamento por um "local" para as pessoas. Este novo mobiliário pode mudar significativamente a rua para um ponto de encontro entre vizinhos. O mobiliário urbano pode aumentar a possibilidade de os vizinhos se cruzarem e encontrarem, alterando ao mesmo tempo o fluxo de tráfego e criando áreas mais seguras para os residentes e as crianças desfrutarem da cidade para além dos parques, num ambiente mais residencial, comercial e urbano.

Permitir que a comunidade faça parte da reformulação do espaço nos seus próprios bairros é uma excelente abordagem para introduzir "Melhores Ligações". Introduzir espaço para os peões, para andar de bicicleta e para conviver à porta de casa ou da loja local, ou seja, assim que as pessoas saem de suas casas, e não num local distante, normaliza a sustentabilidade dos transportes e das cidades.

Acalmar o tráfego em Bytom, na Polónia

Todos conhecem pelo menos uma rua na sua cidade natal onde os condutores tendem a ultrapassar o limite de velocidade ou que não é particularmente segura para os peões ou ciclistas. As razões subjacentes à existência destas ruas podem ser várias, como por exemplo a localização de uma rua

[31] https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/

entre duas estradas principais, a falta de radares de trânsito e de medidas de fiscalização ou simplesmente um *design* urbano hostil à mobilidade ativa. Os residentes de Bytom, uma cidade polaca perto de Katowice, tiveram de suportar este tipo de perigos na “Miarki Street”, uma vez que os condutores aceleravam na rua a velocidades de 100 km/h ou mais.

Foi necessário encontrar soluções de baixo custo, uma vez que só tinha sido disponibilizado um orçamento de 15 000 euros para eventuais medidas de reestruturação. Embora os ativistas apoiantes da mobilidade ativa tenham criado a frase "a tinta não é infraestrutura", esta era a única opção para o grupo de pessoas que procurava uma solução viável para reduzir o tráfego, bem como o ruído e poluição associados. A pintura de uma pista de duas vias ininterrupta para bicicletas, bem como várias passadeiras para peões e novos lugares de estacionamento na rua, ajudaram a reduzir a faixa de rodagem. Esta medida, em combinação com um traçado de estrada curva, ajudou a acalmar o tráfego.

O resultado foi uma redução na velocidade média do tráfego de mais de 20 km/h com apenas alguns sinais e vários litros de tinta. Além disso, o tráfego automóvel diminuiu em mais de 30%, o que reduz significativamente a carga de poluição atmosférica e sonora para os residentes. O grupo de ativistas está confiante de que este exemplo de melhores práticas, eficaz e de baixo custo, será adotado noutras partes da cidade polaca[32].

Criação de barreiras físicas para um centro sem carros em Salzburgo, na Áustria

Um centro da cidade sem carros, que permita que as pessoas passeiem e respirem ar puro, é apenas um sonho para muitos de nós. Salzburgo decidiu transformar este sonho em realidade. Além de aliviar os residentes do ónus do carro de passageiros, a mudança também melhorou a experiência dos milhares de turistas diários que representavam 170 000 dormidas no local de nascimento de Mozart.

Graças à sua localização favorável, num vale ao longo do rio Salzach, o centro da quarta maior cidade austríaca está relativamente condensado. Foram tomadas medidas rigorosas através da instalação de barreiras físicas na via compostas por pilaretes retráteis que bloqueiam o acesso ao centro da cidade. Os veículos de emergência, como os carros da polícia ou de bombeiros, assim como os veículos de entrega para lojas no centro, estão excluídos destes regulamentos de acesso físico. No entanto, as entregas são limitadas das 06h00 às 11h00, de segunda-feira a sábado, e é vedado o acesso para entregas aos domingos[33]. Salzburgo também incorporou isenções para os residentes do centro da cidade, com licenças de acesso às suas casas, com um veículo.

[32] https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18
[33] https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/poller-sichern-fussgaengerzonen/

Estas rigorosas medidas físicas estão incorporadas numa estratégia de estacionamento mais ampla, que faz parte integrante do plano geral do "Salzburg.Mobil 2025",[34] lançado em 2016. Um ponto fulcral foi um sistema bem estabelecido de estacionamento dissuasor (park & ride) que oferece mais de 4000 lugares de estacionamento[35] em importantes pontos de interesse, na periferia da cidade, tais como o aeroporto, recintos de diversão e um centro comercial do tipo *outlet*. Adicionalmente, o estacionamento na berma foi limitado nos bairros do centro histórico da cidade. O tempo máximo de estacionamento nestas zonas, com parquímetro, é de três horas. Ao fim de semana e na periferia, o estacionamento na berma continua a ser grátis, mas a duração máxima de três horas mantém-se. No geral, a combinação do sistema de pilaretes, das ofertas de estacionamento dissuasor e dos regulamentos de estacionamento na berma reduz o encargo sobre os turistas e os passageiros pendulares, afastando ao mesmo tempo os carros do centro histórico da cidade.

3b) Ecologização das cidades

A ecologização das cidades pode ter vários benefícios, como a compensação das emissões por meio de árvores, o que pode resultar numa redução das temperaturas médias nas cidades de cerca de 1 °C[36]. Graças à sombra das árvores, a temperatura à superfície durante os verões quentes, pode ser reduzida entre 8-12 °C na Europa Central, e até 4 °C no Sul da Europa[37]. A ecologização urbana também pode promover a biodiversidade nas cidades, como foi demonstrado em Utreque, onde as autoridades da cidade decidiram adaptar o telhado de mais de 300 paragens de autocarro para acolher plantas que atraem borboletas, abelhas e abelhões. Esta medida, que permanecerá durante, pelo menos, 15 a 20 anos, ajudará a melhorar a biodiversidade da cidade. No geral, tanto a cidade como os contribuintes não suportam qualquer custo, uma vez que os custos de manutenção são cobertos pelas receitas dos anúncios que são apresentados nas paragens de autocarro locais[38].

Além disso, conforme mencionado no "Guia Temático" do ano passado, Paris pretende plantar 170 000 árvores até 2026[39]. Tais esforços vão ter lugar em toda a Europa e são distinguidos pela iniciativa da Comissão Europeia com o prémio "Capital Verde da Europa"[40]. O título, que tem sido atribuído todos os anos, há mais de uma década, reconhece e recompensa os esforços locais para melhorar o ambiente e, consequentemente, a economia e a qualidade de vida nas cidades. Desta forma, destacam-se nos parágrafos que se seguem dois vencedores do prémio Capital Verde da Europa de anos anteriores: Essen e Ljubljana.

De terras industriais áridas a reservas naturais – uma transformação da região do Ruhr

A Ruhrgebiet (Região do Ruhr) foi outrora o coração industrial da economia alemã (ocidental) e é frequentemente retratada como uma terra deserta e árida, com florestas de chaminés industriais poluidoras. Estas podem ser consideradas como estereótipos do passado. Desde o declínio das minas

[34] https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025
[35] https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/parken/
[36] https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844019300702
[37] https://www.newscientist.com/article/2298675-trees-cool-the-land-surface-temperature-of-cities-by-up-to-12c/
[38] https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/green-roofed-bus-shelters-in-utrecht/
[39] https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf
[40] https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/

de carvão na década de 1960, foram feitos investimentos e elaborados planos estratégicos para reestruturar a área, que acolhe mais de cinco milhões de pessoas[41]. Esta denominada "Strukturwandel" (mudança estrutural) aplica-se tanto à criação de oportunidades de emprego para os antigos mineiros e as suas famílias, como à renaturalização da terra.

Um dos esforços mais importantes foi a renaturalização dos dois principais rios que atravessam Essen: o Emscher e o Ruhr, que dá o seu nome a toda a região. Apesar de ambos os rios terem sido considerados uma ameaça para a saúde pública na década de 1990, foi levada a cabo uma transformação significativa. Graças à intensa cooperação entre cidades e condados ao longo do Emscher, foram construídos cerca de 150 km de ciclovias ao longo das margens do rio.

Tendo em consideração toda a área de Essen, plantaram-se mais de três milhões de árvores, implementaram-se 73 linhas ferroviárias e de autocarro e, agora, as áreas verdes representam 53% da cidade. Além disso, reabilitou-se um número significativo de margens fluviais. Estes e outros esforços resultaram num regresso lento das aves e dos peixes e levaram ao levantamento de uma proibição de banhos durante 40 anos no Ruhr em 2017. Embora estes esforços sejam de mão de obra intensiva e tenham exigido investimentos e cooperação significativos entre muitos municípios, há que salientar o efeito de "modelo a seguir" que esta transformação de sucesso pode trazer a outros municípios europeus.

Zonas pedonais melhoradas em Ljubljana, na Eslovénia

A capital eslovena de Ljubljana foi mencionada no "Guia Temático" do ano passado[42] devido à transição significativa de uma cidade para automóveis e outros veículos motorizados para uma zona pedonal com a dimensão de 140 campos de futebol. Não há dúvida de que Ljubljana já é uma cidade muito verde, com 46% da área da cidade coberta por florestas nativas.

Em 2007, um grupo significativo de partes interessadas, incluindo a administração municipal, diferentes instituições e empresas públicas, criou a "Visão Ljubljana 2025". Esta organização coletiva implementou o plano a longo prazo que incluiu mais de 100 projetos individuais que abrangem desde melhorias infraestruturais para uma mobilidade ativa a atividades culturais e ao embelezamento de praças. Além dos parques existentes da cidade, alguns dos quais com mais de 100 anos, foram criados novos parques.

[41] https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/

[42] https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

Os designados "espaços industriais abandonados" foram transformados em novos parques que aumentaram a superfície de espaços verdes em 80 hectares, ou mais de 110 campos de futebol. Estes espaços verdes também incluem atividades de lazer como uma pequena quinta de animais, parques infantis, percursos pedonais e espaço para ciclismo[43].

3c) Estratégias para a utilização de bicicletas

As bicicletas desempenham um papel fundamental tanto nas transições de mobilidade sustentável como nas condições de vida e saúde das cidades e dos residentes. Além da atribuição de espaço e infraestruturas para as viagens propriamente ditas, é essencial incluir a comodidade de um número suficiente de parques de estacionamento para bicicletas, nos pontos de transição com outros meios de transporte e aumentar o uso da bicicleta nas cidades. Para ir de A a B, são necessárias melhores ligações para assegurar uma transição simples entre os transportes públicos e as bicicletas. A disponibilização de muitos lugares de estacionamento seguros é um elemento-chave a considerar numa estratégia de utilização da bicicleta.

Estacionamento de bicicletas de última geração em Utreque, nos Países Baixos

Os Países Baixos continuam a ser a referência para as infraestruturas de ciclismo, especialmente no que diz respeito ao estacionamento de bicicletas. A estação de comboios recentemente remodelada de Utreque foi reestruturada para criar o que é atualmente o maior parque de estacionamento de bicicletas do mundo, com 12 500 lugares para bicicletas. Acima de tudo, o sistema teve em consideração a comodidade, que é o que as pessoas mais procuram para as ligações de bicicleta.

A estação permite que os utilizadores entrem diretamente de bicicleta, podendo escolher entre três níveis de estacionamento, que oferecem acesso à linha ferroviária, às zonas comerciais e ao bairro local. A disponibilidade de vagas de estacionamento é indicada nos ecrãs no final das fileiras, atualizada ao vivo, e os lugares de estacionamento de dois níveis oferecem suportes de proteção e elevação assistida por gás. O estacionamento é gratuito durante 24 horas. O registo de entrada e saída está integrado no cartão de trânsito público, bem como o acesso a 1000 bicicletas públicas partilhadas dentro da instalação. São disponibilizados serviços de reparação e a instalação é monitorizada. Também é atribuído muito espaço para bicicletas maiores como, por exemplo, bicicletas de carga.

A abordagem holística das instalações pretende oferecer um ciclismo fluido da cidade para o parque de bicicletas, para o comboio e para casa. Materiais como a pedra e o vidro são incorporados no design para refletir o ambiente exterior e a luz natural é otimizada. Evitar caminhos sem saída contribui para o fluxo e a funcionalidade e não só valoriza a facilidade de utilização como proporciona uma experiência global agradável[44].

[43] https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

[44]

- https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:~:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central,close%20to%20the%20station%20entrances
- https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/
- https://turvec.com/blog/secret-behind-dutch-bicycle-parking/
- https://www.eltis.org/sv/node/44358

Torre de estacionamento automatizada em Třinec, na Chéquia

O anual “Guia Temático” visa sempre uma abordagem equilibrada da partilha de exemplos de melhores práticas, tanto de cidades de grandes dimensões. como de cidades mais pequenas. A cidade checa de Třinec com os seus 35 000 habitantes é um ótimo exemplo para as cidades mais pequenas com grandes ambições de impulsionar a sustentabilidade. Fazendo uso do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional da UE, a cidade criou uma torre de estacionamento automatizada que pode acolher 118 bicicletas.

Esta nova estrutura foi construída perto da principal estação de transportes da cidade, que foi relocalizada para o centro de Třinec no âmbito da mesma iniciativa. Estes esforços impulsionaram a acessibilidade e encorajaram as viagens ativas entre residentes e visitantes. Com o premir de um botão, as bicicletas são recolhidas e levadas para um local de estacionamento seguro, para serem facilmente recuperadas mais tarde, bastando passar o recibo pelo leitor.

A medida multiplicou o uso da bicicleta e proporcionou uma opção cómoda para os viajantes deixarem os seus carros, irem de bicicleta até à torre e continuarem de comboio até ao destino seguinte. Com a nova infraestrutura instalada, a administração concentra-se agora em incentivar o transporte ativo, não só para fins de recreação, mas também para uso diário.

Foram acrescentadas pistas e suportes para bicicletas em toda a cidade, bem como várias ferramentas e instalações para manutenção, reparação e carregamento de bicicletas elétricas[45].

© Ministério do Desenvolvimento Regional/Antonín Kapraň

Integração do estacionamento de bicicletas na rede regional da Ilha de França, em França

A região da Ilha de França, em França, centrada em torno de Paris, está a desenvolver esforços no sentido de aumentar a quota modal representada pelos ciclistas de 2% para 6% e está a investir em instalações de estacionamento de bicicletas ligadas aos transportes públicos.

Tendo como base um sistema de transportes públicos altamente avançado (515 estações), o seu objetivo é acrescentar 140 000 lugares de estacionamento para bicicletas até 2030. Prover às necessidades de uma região de doze milhões de pessoas, que fazem 9,4 milhões de viagens por dia em mais de 1850 km de linhas, não é uma tarefa fácil. Os objetivos gerais da iniciativa incluem a simplificação da subscrição do serviço por uma vasta gama de fornecedores e a utilização gratuita pelas pessoas que possuem um passe de transporte anual.

[45] https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia

O projeto funciona em paralelo com o desenvolvimento da política nacional, que exige que o estacionamento de bicicletas seja incluído nas estações e em consonância com o desenvolvimento da rede Paris Express, que permite que as instalações e o planeamento para as bicicletas sejam integrados no *design* desde o início. Com a inclusão de subsídios para bicicletas e planos para um sistema de aluguer de bicicletas elétricas, a longo prazo, o objetivo é possibilitar o uso da bicicleta a uma distância de até 10 a 15 km fora de Paris. Considerada do ponto de vista de uma rede holística, a ideia é tornar as viagens curtas de bicicleta, numa componente cómoda e estruturada das viagens locais, bem como das viagens por toda a região[46].

46

- https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/
- https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8

4) Pacotes

O setor dos transportes é responsável por 30% do total das emissões de CO2 na Europa. Uma das formas mais eficazes de limitar as emissões é reduzir o número de viagens e de entregas. Quanto menos viagens um veículo tiver de fazer para entregar uma encomenda, mais baixas serão as suas emissões. Cada remessa devolvida resulta em tempo de transporte, veículos e combustível, adicionais. Os clientes devem ser bem informados, através de descrições claras sobre os produtos, para poderem escolher judiciosamente e tomar consciência do impacto das suas decisões de forma a reduzir-se a probabilidade de devoluções, o fluxo de tráfego local e o impacte ambiental. A sustentabilidade dos serviços de entrega também pode ser aumentada se forem utilizados meios como os veículos elétricos e as bicicletas de carga, que muitas vezes se destacam pela comodidade e eficiência, tornando-os ideais para o percurso final das entregas.

4a) Entrega de cargas nas zonas urbanas

O comércio eletrónico cresceu exponencialmente ao longo dos últimos anos. Desde a pandemia de COVID-19, as encomendas em linha têm aumentado de forma massiva, uma vez que as pessoas não podiam ir às compras por estarem em confinamento ou quererem tomar medidas de precaução para evitar o contágio. Atualmente, cerca de 40% das pessoas na Europa vivem em zonas urbanas[47]. A entrega eficiente e ecológica de cargas, nas áreas urbanas em constante crescimento, está a tornar-se mais comum. Um dos motivos é o esforço crescente das administrações municipais para reduzir o impacte da poluição causada pelos camiões, através de medidas como os regulamentos de acesso de veículos a zonas urbanas. Além disso, as pessoas estão a optar por comprar produtos em linha, com mais frequência, muitas vezes sem considerar o impacte que as suas compras podem ter na cadeia de abastecimento e na mobilidade urbana.

Felizmente, existem muitas alternativas aos veículos com motor de combustão, tais como as bicicletas de carga, que podem ser ainda mais eficientes do que as carrinhas de entrega, como demonstrou um estudo recente[48] em Londres, que comprovou que as bicicletas de carga elétricas podem entregar mercadorias com uma rapidez até 60% superior, à das carrinhas nos centros das cidades. Tanto a velocidade, como a eficiência das bicicletas de carga elétricas, são superiores às das carrinhas, uma vez que as bicicletas têm uma velocidade média mais elevada e, neste exemplo, entregaram dez encomendas por hora, em comparação com seis, no caso das carrinhas.

Por conseguinte, a bicicleta de carga é uma ótima ferramenta para as empresas descarbonizarem a sua frota de entregas. Demonstra, efetivamente, um compromisso para enfrentar as alterações climáticas, se seguida de políticas sustentáveis, nas etapas anteriores da cadeia de abastecimento. Os consumidores atuais estão cada vez mais preocupados com a sustentabilidade e as bicicletas de carga são uma forma simples e visível de divulgar os esforços no sentido de um maior respeito pelo ambiente.

[47] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1
[48] https://www.theguardian.com/world/2021/aug/05/cargo-bikes-deliver-faster-and-cleaner-than-vans-study-finds

Software de planeamento para coordenar entregas em Groningen, nos Países Baixos

Na cidade holandesa de Groningen, é possível observar um exemplo perfeito da utilização de bicicletas de carga para melhorar a entrega de mercadorias. A cidade sempre se destacou pelo seu ativismo em prol da sustentabilidade ambiental e ganhou o prémio anual de sustentabilidade, em 2014, tendo sido nomeada a paisagem de mobilidade mais sustentável de todos os municípios dos Países Baixos. Além disso, a cidade pretende alcançar a meta de emissões zero no setor da entrega de mercadorias, até 2025, através da sua participação em vários projetos financiados pela UE, tais como SURFLOGH[49] e ULaaDs[50]. Através deste projeto, a cidade conseguiu melhorar a sua estrutura logística coordenando viagens através de um novo e eficiente *software* de planeamento de itinerários, bem como reencaminhando as entregas através de uma nova plataforma logística mais próximo do centro. Além disso, as encomendas são transportadas utilizando bicicletas de carga elétricas com emissões zero, que podem contornar o tráfego urbano através da utilização de uma ciclovia dedicada.

As cidades em todo o mundo já não podem contar com a vasta atribuição de espaço urbano a automóveis e veículos comerciais quando este pode, em alternativa, ser utilizado para dar resposta ao número crescente de habitantes e incentivar a mobilidade urbana sustentável[51].

Reestruturação da entrega urbana em Barcelona, em Espanha

Barcelona está a realizar esforços consideráveis para promover a entrega de mercadorias utilizando um método de baixo impacte. O objetivo é fomentar a utilização de bicicletas elétricas e de pequenas carrinhas para entregas em zonas de baixo tráfego, a fim de reduzir o impacte ambiental do transporte urbano de mercadorias.

A neutralidade climática é um alvo essencial da segunda maior cidade de Espanha. Desta forma, Barcelona pretende instalar microcentros para soluções de mobilidade urbana sustentável em toda a área urbana. Atualmente, estão em funcionamento dois microcentros~~,~~ estando outros em construção. De acordo com outras fontes municipais, alguns distritos já escolheram as suas futuras localizações. Prevê-se que o atual regime de subvenções de Barcelona para promover a compra de bicicletas de carga elétrica para entregas e para subsidiar a criação de "microcentros" pelos municípios venha a alargar-se à área metropolitana de Barcelona.

Estas subvenções serão concedidas como recompensa para as cidades da área metropolitana de Barcelona com zonas de baixas emissões. A cooperação entre as autoridades públicas e as partes interessadas privadas é da maior importância para assegurar uma implementação bem-sucedida com vista a melhorar a sustentabilidade. As cidades podem incentivar as iniciativas privadas através de apoio financeiro a projetos de mobilidade.

[49] https://northsearegion.eu/surflogh/
[50] https://ulaads.eu/
[51]

- https://northsearegion.eu/surflogh/pilots/city-hub-groningen-i-e-cargo-bikes-deliveries/
- https://www.eltis.org/discover/news/groningen-has-most-sustainable-mobility-2013-netherlands-0
- https://www.bikeitalia.it/10-motivi-per-scegliere-una-cargo-bike/
- https://www.theguardian.com/world/2021/aug/05/cargo-bikes-deliver-faster-and-cleaner-than-vans-study-finds

[52] https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html

4b) Regulamentos de Acesso de Veículos a Zonas Urbanas (UVAR) e Zonas de Baixas Emissões (LEZ)

Os Regulamentos de Acesso de Veículos a Zonas Urbanas (UVAR) e as Zonas de Baixas Emissões (LEZ) constituem medidas aplicadas para melhorar a qualidade do ar de uma zona urbana, uma vez que têm impacte na saúde e na esperança de vida. Além disso, regulamentar o acesso de veículos específicos ajuda a reduzir o tráfego dentro de áreas designadas, permitindo que os meios de mobilidade ativa beneficiem do espaço urbano com menos risco provocado pelos veículos. Desde a implementação destas estratégias, muitas áreas foram reabilitadas para permitir uma maior mobilidade para peões, ciclistas e outros utilizadores vulneráveis da estrada. O impacto positivo adicional dos UVAR e das LEZ é a redução da poluição sonora, assegurando menos stress e ansiedade causados pelo ruído do tráfego.

Extensão dos UVAR em Parma

A cidade italiana de Parma está situada na região de Emilia Romagna, no centro da Planície Padana. Parma tem problemas com níveis de qualidade do ar muito baixos. Graças à sua participação no projeto Dynaxibility4CE[52] financiado pela UE, Parma deu um passo significativo no sentido de regular o acesso e a circulação de veículos particulares de passageiros, na cidade e nas áreas circundantes.

O primeiro passo na criação ou intensificação de um UVAR é a elaboração de documentação comprovativa de que já teve início a implementação na cidade e de que os planos urbanos estão em vigor. Em 2021, a cidade de Parma lançou o projeto "Zona Verde", um passo importante para um futuro mais sustentável. A Zona Verde é uma zona de baixa poluição, delimitada pelas principais estradas circulares da cidade. A partir de maio de 2022, as medidas de circulação do tráfego já em vigor desde o inverno anterior foram intensificadas, como previsto num plano regional de combate à poluição atmosférica[53]. Além disso, o acesso ao centro da cidade será efetuado de forma mais ecológica: a área dentro do perímetro das avenidas de Parma deverá tornar-se cada vez mais amiga dos peões e dos ciclistas. A parte central do centro histórico é designada de "Zona Azul" e inclui as LEZ e as ilhas ambientais com requisitos especiais ao nível do trânsito e do estacionamento. Os carros elétricos ou híbridos podem aceder e estacionar na área.

5) Planeamento e política

O capítulo que se segue, "Planeamento e Política", centra-se na transformação dos centros urbanos em locais mais ecológicos, diversificados e inclusivos, que permitam a coexistência segura e eficiente de diferentes meios de transporte. O planeamento urbano e o desenvolvimento de infraestruturas estão intimamente interligados. As necessidades de espaço e a distribuição das infraestruturas e redes influenciam a configuração das áreas urbanas.

O desenvolvimento de infraestruturas coloca vários desafios: cria ligações, mas também forma novos obstáculos físicos indesejáveis que podem afetar negativamente as comunidades locais. Por

[52] https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html
[53] https://www.infomobility.pr.it/limitazioni-circolazione-piano-aria-integrato-regionale-2021/

conseguinte, as infraestruturas de transporte sustentáveis devem ter como objetivo evitar, minimizar e compensar os impactes negativos sobre as pessoas, as comunidades e os ecossistemas, uma vez que se expandem inevitavelmente para satisfazer a procura crescente dos utilizadores urbanos. O transporte sustentável e o desenvolvimento urbano sustentável estão interrelacionados na normalização de práticas mais saudáveis a nível ambiental. Um dos grandes desafios que as cidades enfrentam é o de assegurar que as infraestruturas e a mobilidade sejam totalmente sustentáveis de todos os pontos de vista: económico, social e ambiental. Construir infraestruturas sustentáveis significa desenvolver um sistema de apoio aos serviços em harmonia com o ambiente e com a satisfação das necessidades das pessoas.

5a) Planeamento de infraestruturas

Na era da transição ecológica, todos os setores envolvidos na cadeia de abastecimento e no transporte de passageiros e mercadorias precisam de investir no reforço da sustentabilidade e no desenvolvimento de infraestruturas “inteligentes”. A fim de responder aos desafios da emergência climática, é necessário financiar um grande volume de investimentos públicos nos próximos anos para implementar os ambiciosos planos de mobilidade e os "planos de mobilidade urbana sustentável" das cidades europeias. O desenvolvimento de infraestruturas sustentáveis deve abranger novas competências em termos de digitalização, práticas de trabalho e colaboração com o setor privado.

A importância dos investimentos em infraestruturas sustentáveis em Praga, na Chéquia

A fim de criar um sistema de rede de transportes sustentável e acessível para melhorar a mobilidade das pessoas e das mercadorias, a capital checa de Praga planeia investir 14 milhões de euros na construção de ciclovias e outras infraestruturas relacionadas com a utilização da bicicleta. Ao mesmo tempo, estão previstos investimentos para financiar estudos e projetos que irão fomentar a mobilidade sustentável na cidade.

Uma vez que a procura de mobilidade ativa está a crescer constantemente em Praga e em toda a Europa, a infraestrutura para ciclistas é um ótimo investimento para apoiar este desenvolvimento. O ponto de partida do desenvolvimento da infraestrutura começou com um estudo das necessidades dos ciclistas para avaliar quais eram as áreas mais adequadas para a construção de ciclovias, estacionamentos de bicicletas e instalações de reparação. Outro ponto-chave foi a cooperação entre as autoridades públicas e as escolas locais para conhecer as suas necessidades, uma vez que a cidade apoia a deslocação de bicicleta para as escolas através do financiamento da instalação de suportes para bicicletas perto dos edifícios escolares.

Ao reconhecer o número crescente de ciclistas, Praga beneficia da criação de infraestruturas de ciclismo: menos poluição atmosférica, menos ruído e pessoas mais saudáveis e com uma melhor condição física.

Conversão de um parque de estacionamento num centro de consolidação urbana em Madrid, em Espanha

Numa cidade como Madrid, com uma população de quase 3,5 milhões de habitantes, a logística urbana desempenha um papel fundamental no funcionamento da cidade. De acordo com os registos oficiais da

Câmara Municipal de Madrid, a distribuição urbana de mercadorias representa 10% da frota urbana, 20% do congestionamento nas horas de ponta e 30% da poluição atmosférica. Assim, foi criada uma estratégia para enfrentar este desafio através da criação de um centro de consolidação urbana (UCC) localizado no parque de estacionamento da Plaza Mayor. O UCC é um conceito para reduzir o impacte da distribuição de mercadorias e está localizado no centro histórico da cidade. Graças a este novo conceito, o UCC pode distribuir mercadorias a cerca de 150 000 habitantes e oferece tanto serviços *business-to-customer* como *business-to-business* dentro da Zona de Baixas Emissões de Madrid. Para este efeito, um antigo parque de estacionamento será reconvertido num centro de mobilidade que será equipado com veículos elétricos, incluindo bicicletas de carga e soluções adicionais para o transporte de mercadorias.

As carrinhas/camiões de maior dimensão entregarão as mercadorias no parque de estacionamento da Plaza Mayor durante as horas menos movimentadas, como por exemplo, no início da manhã, depois, serão separadas e agrupadas em veículos ligeiros que procederão às respetivas entregas. Este exemplo mostra como a transição ecológica deve ser acompanhada pelo desenvolvimento de novas estruturas que promovam um sistema de mobilidade sustentável.

5b) PMUS

Um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) é um plano estratégico e visionário a longo prazo, que pretende melhorar a mobilidade urbana de passageiros e mercadorias nas cidades através de uma série de políticas e aplicações. Além disso, as intervenções delineadas nos PMUS têm o objetivo global de reduzir o tráfego automóvel e melhorar a qualidade de vida, em geral, dando atenção à mobilidade, mas também a outros domínios, como a regeneração do espaço urbano e a pedonalização dos bairros. Os principais objetivos incluem a redução do impacte ambiental das cidades através da otimização das áreas urbanas, da melhoria da segurança rodoviária, da eficiência do sistema de segurança e mobilidade, da inclusão de todos os utilizadores da estrada e da proteção de categorias vulneráveis de utilizadores da estrada, como as crianças, as pessoas com deficiência e os ciclistas.

A Comissão Europeia está a promover a adoção de PMUS, fornecendo informações e orientações abrangentes e incentivando todas as cidades europeias, classificadas como nós urbanos na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), a desenvolver um PMUS. Por conseguinte, os municípios são os principais contribuintes para a criação de um plano de mobilidade sustentável. No entanto, as administrações nacionais e regionais são incentivadas a desempenhar um papel crucial na criação de quadros nacionais de apoio para dar mais poder às cidades e regiões ao longo de todo o processo.

O quadro do PMUS está dividido em quatro fases, que por sua vez estão divididas em várias atividades. Cada uma das quatro fases começa e termina com um objetivo intermédio, que corresponde a uma decisão ou resultado imprescindível para passar à fase seguinte. No entanto, todos os marcos e atividades devem ser considerados como partes de um ciclo de planeamento contínuo que melhora de forma consistente ao longo de todo o processo.

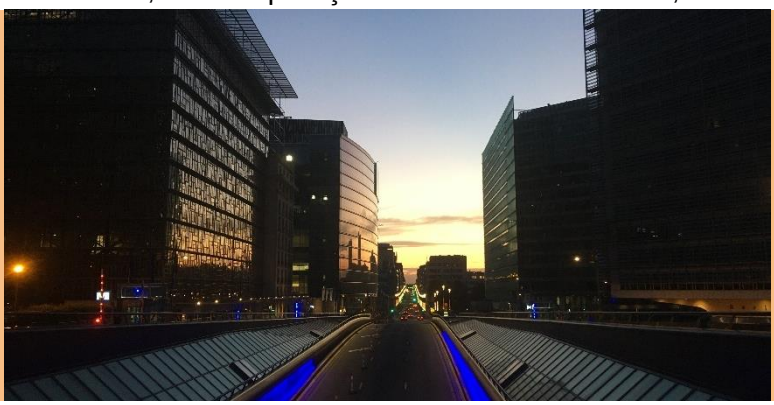
Na seção PMUS da plataforma ELTIS[54] são disponibilizadas mais informações gerais sobre os PMUS.

[54] https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform

Mudanças significativas em Bruxelas graças aos PMUS

Um PMUS deve satisfazer as necessidades específicas de mobilidade das pessoas e do comércio. O prémio PMUS foi criado pela Comissão Europeia para reconhecer as cidades ou autoridades locais com mais sucesso ao nível de aspetos específicos do planeamento ligados ao tema anual. A gestão do procedimento de atribuição de prémios tem estado a cargo do consórcio responsável pela SEMANA**EUROPEIA**DA**MOBILIDADE**.

Bruxelas ganhou o 5.º e o 8.º prémio do PMUS ao apresentar um ótimo exemplo de como integrar as necessidades das pessoas e das mercadorias e melhorar a qualidade de vida. A capital belga é conhecida por ter uma das maiores zonas pedonais da Europa, permitindo às pessoas desfrutar da maior parte do centro da cidade sem receio da circulação automóvel. Além disso, existe um limite de velocidade de 30 km/h na maioria das ruas da cidade, o que ajuda a prevenir acidentes e aumenta a segurança para todos os utilizadores da estrada. O limite de 30 km/h reduziu o número de mortes na estrada para 30 vítimas, em comparação com uma média de 44,2 nos cinco anos anteriores.



© Niklas Schmalholz

No entanto, um dos problemas que a cidade teve de se esforçar por resolver foi o sistema de transporte de mercadorias. Para enfrentar este problema, Bruxelas adotou um Plano de Mobilidade Urbana para o transporte de mercadorias, que se baseia em três diretivas:

1) Simplificar as viagens de forma a minimizar o impacto no espaço público e aliviar a carga de trabalho das transportadoras
2) Simplificar o sistema de entrega de mercadorias
3) Maximizar a capacidade de transporte de encomendas dos veículos de entrega, tentando transportar "o mínimo de ar possível"

Além disso, o plano visa investir em veículos de entrega com emissões baixas ou nulas e na reabilitação de áreas de carga de mercadorias em alguns bairros[55].

O mais recente vencedor do Prémio PMUS foi Tampere, na Finlândia

Tampere, terceira maior cidade da Finlândia, ganhou o prémio PMUS de 2021. Uma vez que o prémio do ano passado incidiu sobre a saúde, Tampere tinha excelentes motivos para convencer o júri. Com cerca de 250 000 habitantes, a cidade pretende aumentar o bem-estar físico e mental dos seus residentes com campanhas de mobilidade específicas, o que está a ser conseguido através de uma unidade educacional concreta da cidade de Tampere que está a testar várias ações-piloto,como viagens escolares ativas de bicicleta, a pé ou de ciclomotor, campanhas de incentivo ao uso das passadeiras e

[55] https://www.brusselstimes.com/169502/brussels-30-km-h-zones-5-months-on-less-accidents-city-30

a destacar o papel fundamental da mobilidade na criação de espaços urbanos de qualidade. Além disso, o objetivo global de reduzir as viagens individuais de automóvel de passageiros em cerca de 30% mostra uma forte ambição, uma vez que os habitantes da cidade finlandesa estão habituados ao frio e à neve durante os longos meses de inverno.

Como mencionado anteriormente, a secção "saúde e ambiente" do PMUS, que foi publicada em maio de 2021[56] foi um dos motivos decisivos para o prémio. Apesar de Tampere ter uma boa qualidade do ar e baixos níveis de poluição sonora, em comparação com outras cidades europeias, 15% da totalidade dos residentes ainda está exposta ao ruído do tráfego que excede o limiar de 55 decibéis. Por conseguinte, o objetivo é criar “Uma estrutura comunitária harmoniosa (que) diminua a pressão do crescimento na rede de ruas. Tornar a estrutura urbana mais densa cria melhores condições para o transporte público funcional, assim como para andar de bicicleta e a pé”. A mobilidade ativa constitui outro pilar na redução do peso dos veículos de passageiros. Estão planeadas soluções locais para andar a pé e de bicicleta, melhorando os passeios e investigando o potencial para criar um UVAR. A nível geral, Tampere parte de uma ótima posição, mas ainda tem um plano ambicioso a cumprir até ao final do atual ciclo do PMUS em 2030.

© Raland

[56] https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/s/wnhhQDC1P/SustainableMobilityPlan.pdf

Autores:

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Niklas Schmalholz
NSchmalholz@polisnetwork.eu

Mark Meyer
MMeyer@polisnetwork.eu

Lorenzo Lorefice
LLorefice@polisnetwork.eu

EUROCITIES
info@mobilityweek.eu