

Caro leitor,

Recordamos uma bem-sucedida 2ª edição da Conferência Europeia sobre SUMP em Bucareste, em junho. O feedback muito positivo dos participantes mostra que o interesse pelo tema do Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável (SUMP), as experiências de outras cidades europeias e as oportunidades de networking continuam elevados. A equipa do ENDURANCE está disponível para responder a essa necessidade de apoio e troca de conhecimentos.

A EPOMM, Plataforma Europeia de Gestão da Mobilidade, coordena este projeto porque recebeu muitos pedidos, especialmente dos novos Estados-Membros da UE, para ir além das questões que visem apenas a Gestão da Mobilidade, oferecendo apoio à realização de SUMP. Na verdade, Gestão da Mobilidade e SUMP estão intimamente ligados e partilham em grande parte os mesmos objetivos, como poderá verificar nesta newsletter. Mas primeiro vamos dar uma visão do trabalho que o grande consórcio ENDURANCE está a fazer em toda a Europa.

As redes nacionais ENDURANCE em expansão



A cidade de Torres Vedras recebeu o prémio pelo seu sistema de partilha de bicicletas Agostinhas.

Os pontos focais nacionais (PFN) do ENDURANCE estão a trabalhar arduamente para construir uma rede de cidades e apoiá-las no desenvolvimento ou aperfeiçoamento de SUMP/PMT. É com orgulho que apresentamos alguns destaques.

Europa do Norte:

-  **Suécia - 7 cidades**

Na **Suécia** muitas cidades já desenvolveram SUMP/PMT, usando o sistema nacional TRAST (link em sueco). O principal interesse das cidades suecas no ENDURANCE é a troca de experiências na rede europeia sobre a aplicação da mobilidade sustentável. Até agora, sete cidades, incluindo a segunda e a terceira maior do país, associaram-se à rede ENDURANCE. Há interesse de outras cidades, bem como na criação de uma rede de cidades.

-  **Dinamarca - 9 cidades**

O PFN dinamarquês envolveu o CEREMA (**França**) e a Trafikverket (**Suécia**) em duas sessões na Conferência Nacional dos Transportes Dinamarquesa que atraiu mais de 300 investigadores e profissionais. O principal tema destas sessões foi a ligação entre o SUMP/PMT e as novas infraestruturas, tais como os elétricos.

-  **Finlândia - 4 cidades**

Na **Finlândia** várias redes foram convidadas a participar num webinar sobre participação e a rede belga BEPOMM foi contratada para uma formação sobre os benefícios da participação (obrigatória) em SUMP/PMT. O terceiro encontro nacional irá discutir indicadores e monitorização e fará parte de um novo evento de dois dias chamado "Dias de Transporte Urbano Sustentável", organizado em cooperação com vários atores nacionais.

Europa Oriental:

-  **Bulgária - 20 cidades**

A **rede búlgara** convidou 12 municípios romenos e instituições científicas para a 3ª reunião nacional em junho em Ruse para transferir boas práticas para o país vizinho, com o apoio do Presidente da Câmara, Plamen Stoilov. Até agora, cinco cidades concluíram os seus primeiros SUMP/PMT. [Leia mais <](#)

-  **Roménia - 17 cidades**

O PFN romeno está a preparar um workshop de outono, para apresentar a experiência dos primeiros SUMP/PMT romenos. A sua rede nacional atingiu 17 membros e outros municípios estão interessados em aderir também.

-  **República Checa - 10 cidades**

-  **Eslováquia - 5 cidades**

A **rede Checa** juntou forças com a **Eslováquia** e criou a rede CIVINET República Checa e Eslovaca. A rede organizou três visitas para aprender mais sobre as medidas bem-sucedidas de mobilidade sustentável em cidades. Estas visitas são, naturalmente, atractores eficazes para que novos membros se juntem à rede.

Europa do Sul:

-  **Itália - 33 membros**

A [rede italiana](#) está agora a preparar o seu terceiro seminário nacional em outubro, organizado em cooperação com a [CIVINET Itália](#), durante a [MobyDixit 2015](#), a 15ª Conferência Italiana em Gestão da Mobilidade

-  **Portugal - 24 membros**

Em [Portugal](#), mais de 200 participantes estiveram no último workshop sobre SUMP promovido em cooperação com a [Plataforma Europeia SUMP](#) e a rede [CIVINET Espanha Portugal](#), que reuniu exemplos de ambos os países. A cidade de [Torres Vedras](#) está a começar a implementar o seu SUMP/PMT, e tem sido reconhecida pelos seus esforços em matéria de mobilidade sustentável, designadamente através do [European Green Leaf 2015](#) pela sua estratégia de mobilidade, biodiversidade e água; do ["Energy Globe Award 2015"](#) pelo sistema de partilha de bicicletas Agostinhas; e do [Smart Project for Smart Cities seal](#) pela sua tecnologia integrada de gestão do estacionamento.

-  **Espanha - 9 membros**

A [rede espanhola](#) chegou recentemente a um acordo de cooperação com a [Fundación Conama](#) esperando impulsionar a rede de apoio ao desenvolvimento de SUMP/PMT em Espanha. Atualmente estão a coorganizar o próximo workshop nacional, que será realizado em outubro, no âmbito do próximo congresso [Conama Local](#).

Europa Ocidental:

-  **Reino Unido - 20 cidades**

A [rede do Reino Unido](#) é composta por 20 autoridades locais além de diversos consultores e do Departamento de Transportes. Depois de duas reuniões de sucesso, uma terceira está a ser planeada para 30 de setembro em Birmingham, em parceria com a CILT, Atkins Global, [CIVINET UK & Ireland](#) e o projeto europeu [BUMP](#). Como os SUMP/PMT são desde 2001 exigidos na Inglaterra e no País de Gales, sob a forma de Planos Locais de Transporte (LTP), o sucesso da rede tem sido principalmente divulgar as melhores práticas europeias no Reino Unido. Também estão a incentivar o desenvolvimento e a implementação de SUMP/PMT na Escócia. Curiosamente, algumas autoridades locais do Reino Unido começaram a usar as orientações europeias sobre SUMP/PMT como um novo olhar para seus LTP.

-  **Irlanda - 7 cidades**

O [PFN Irlandês](#) desenvolveu um modelo para a integrar os princípios SUMP/PMT no processo de desenvolvimento e planeamento do uso do solo. A versão preliminar recebeu um feedback positivo dos membros da rede numa reunião em junho. A rede recebeu mais duas cidades em agosto deste ano.

-  **Bélgica - 9 cidades**

A [BEPOMM](#) transferiu boas práticas dos seus 15 anos de sólida experiência da política flamenga em SUMP/PMT para a Alemanha. A rede já realizou dois eventos bilingues sobre SUMP/PMT.

-  **França - 12 cidades**

A [rede francesa](#) aproveitou a conferência mundial sobre o ciclismo [Velo-City 2015](#), realizada em Nantes, para organizar a segunda reunião nacional ENDURANCE como um evento paralelo em conjunto com a rede [CIVINET Francophone](#). O tema foi a mobilidade ativa nos SUMP/PMT. Faça o download das apresentações no [site do Cerema](#) (em francês). O Cerema coopera estreitamente com outras redes existentes e organismos nacionais, como o Ministério dos Transportes e o grupo de autoridades de transporte Gart, para viabilizar a rede francesa após o fim do projeto, em 2016.

SUMP/PMT e Gestão da Mobilidade: uma ligação óbvia



A cidade checa de Litomerice está a realizar uma auditoria QUEST

Os objetivos da gestão da mobilidade e dos SUMP/PMT são semelhantes. Tal como os SUMP/PMT, a gestão da mobilidade defende:

- uma abordagem participativa;
- a sustentabilidade para promover o desenvolvimento económico, a equidade social e a qualidade ambiental;
- a integração de políticas sectoriais
- objetivos claros, mensuráveis e planos de avaliação claros;
- valor acrescentado.

Embora os SUMP/PMT e a Gestão da Mobilidade estejam interligados e intimamente relacionados, ainda há muitos países onde isso não se verifica. Por exemplo, em Itália, onde existe uma longa tradição de Gestão da Mobilidade, esta não está incluída nos Planos de Mobilidade Urbana (PMU) tradicionais. Na República Checa, a gestão da mobilidade é um assunto completamente novo para as cidades e ainda não existem SUMP/PMT finalizados. Atualmente, a cidade de Litomerice (24.000 habitantes), localizada na parte norte da Boémia, está a analisar os estrangulamentos no seu sistema de planeamento de transportes com a [auditoria QUEST](#). Os resultados irão preparar a cidade para um SUMP/PMT

completo, e provavelmente também proporcionará recomendações para ações de gestão da mobilidade, pois esta é uma parte integrante da auditoria QUEST, bem como de outras como a [auditoria ADVANCE](#).

Abordagem participativa em Gestão da Mobilidade



A cidade belga de Antuérpia prepara-se para importantes obras, incentivando os cidadãos a mudar de modos de transporte.

Envolver os cidadãos para tornar o transporte mais sustentável

Para criar cidades vibrantes, com boa qualidade de vida, é necessária a participação dos cidadãos e a adoção de comportamentos de mobilidade sustentável. De nada serve a construção de uma linha de elétrico, quando as pessoas não a usam. São necessárias medidas 'suaves' para reforçar e complementar o impacto das medidas pesadas. Antes de uma nova infraestrutura ser construída, a gestão da mobilidade é indispensável. Por exemplo, em Antuérpia (Bélgica), grandes obras na infraestrutura rodoviária irão causar elevadas perturbações ao longo de vários anos. Por esta razão, Antuérpia entrou para o [PTP-Cycle](#), um projeto para incentivar que o maior número de pessoas faça escolhas inteligentes e sustentáveis de transportes nas suas deslocações pendulares, usando o planeamento personalizado de viagens. O objetivo final é a mudança de comportamentos de longo prazo, que perdure para além das obras. [Leia mais sobre PTP em Antuérpia](#)

Na Polónia, as questões do desenvolvimento dos SUMP/PMT e a mudança de comportamento em relação às viagens das pessoas estão no topo da agenda política nacional (por ex., 'Política Nacional de Transportes, 2006-2025' e 'Política Urbana Nacional'). A [Cracóvia](#) foi a primeira cidade na Polónia a adotar uma política de transportes sustentável em 1993. A política reconhece a necessidade de reduzir o tráfego automóvel e inclui a promoção da utilização de modos de transporte sustentáveis. A Cracóvia foi também a primeira cidade polaca a implementar um [sistema de bicicletas públicas](#) e o [transporte público a pedido](#). Estas medidas 'leves' andam de mãos dadas com medidas 'duras', tais como as [restrições de acesso](#).



Edifício da Faculdade de Economia de Rennes 1 Universidade de Rennes, França. Foto por [XIIIfromTOKYO](#) / CC BY-SA 3.0

Conseguir o apoio dos cidadãos ao SUMP/PMT

Um SUMP/PMT precisa de apoio público para ser bem-sucedido. Na Bulgária, onde os stakeholders não têm muita experiência com a participação pública, este é enfoque central do apoio dado às cidades pelo parceiro búlgaro do ENDURANCE, CSDCS. [Leia mais <](#)

Algumas medidas podem ser muito impopulares antes da implementação, mas após um período experimental podem vir a ser amplamente aceites. Em Paris, por exemplo, a cidade decidiu reduzir a velocidade do tráfego nas principais vias. Com o objetivo de compreender o impacto nos utilizadores da implementação de uma zona de 30 km/h numa área urbana densamente povoada, foi feita uma experiência na Avenida de Clichy. Antes da implementação, os utilizadores receberam o aumento dos tempos de viagem e do congestionamento. Depois, o novo limite de velocidade teve uma aceitação elevada (80% dos inquiridos, incluindo os condutores de automóveis).

Negociar as necessidades dos diferentes stakeholders pode levar algum tempo. A cidade de Rennes (França) negociou durante três anos os horários do campus da universidade, a fim de facilitar a hora de ponta no sistema de metropolitano. Ao aplicar esta medida a grandes geradores de tráfego na cidade, evitou-se um investimento previsto de € 12 milhões na aquisição de mais três metros. (Fonte: www.metropolitiques.eu)

Sustentabilidade



A Escola de Bicicleta em Leuven. Direitos de Autor: Mobiel 21

Um SUMP/PMT pretende tornar o transporte mais amigo do ambiente, equitativo e economicamente viável. A equidade procura promover o acesso de todos os utilizadores ao sistema de transportes de forma a satisfazer as suas necessidades, mas também procura uma distribuição justa do espaço público. Isso é bem descrito no [Relatório nacional de dias de investigação 2014](#) (link em francês). Quanto mais longe se vive das cidades, maior a velocidade do tráfego nas deslocações. Aqueles que escolheram viver longe das cidades, dependem da rede rodoviária para aceder a serviços e a outros lugares. Mas esta necessidade de mobilidade utiliza as artérias de tráfego rápido que atravessam os centros urbanos, criando problemas de congestionamento e poluição. Medidas ousadas, como restrições de velocidade, permitem às cidades inverter esta tendência e devolver o seu espaço público a todos os utentes do espaço rodoviário. Assim, a mobilidade lenta e ativa torna-se um pilar de uma cidade mais sociável.

As medidas de gestão da mobilidade contribuem para três pilares essenciais da sustentabilidade: o ambiental, o social e a componente económica. Por exemplo, as escolas de bicicleta para adultos podem contribuir para aumentar a autonomia e a integração de pessoas isoladas, especialmente grupos específicos, como as mulheres imigrantes. Oferecendo (descontos em) bicicletas elétricas a desempregados de longa duração pode ajudá-los a ter acesso a mais empregos, o que, por sua vez, é bom para a economia. "Wheels to Work" é um esquema que funciona em todo o Reino Unido, por ex., em [Staffordshire](#). A cidade de Lucerna na Suíça está a ajudar pessoas com deficiências visuais e em cadeira de rodas a utilizar o transporte público, organizando um [curso de formação](#)

para os seus motoristas de autocarro. O curso ajuda-os a entender os problemas do dia-a-dia dessas pessoas.

Valor acrescentado



Compras de bicicleta. Foto por Harry Schiffer / www.eltis.org

Um SUMP/PMT tem como objetivo fazer investimentos em transportes com custos tão eficientes quanto possível. Acontece que muitas medidas de gestão da mobilidade têm um elevado **valor acrescentado**. A **apresentação de Tom Rye** na Conferência SUMP em Bucareste demonstrou como o Produto Interno Bruto do país (PIB) não depende de velocidades de deslocação médias ou da quantidade de infraestruturas de transporte de alta velocidade. Pequenos investimentos locais, como gestão de estacionamento, infraestruturas cicláveis, acalmia de tráfego e gestão de mobilidade, têm rácios de custo-benefício mais elevados.

O **projeto EVIDENCE** tem vindo a recolher um conjunto de evidências relativas aos custos e benefícios da mobilidade sustentável. As suas conclusões serão apresentadas na **Conferência CIVITAS 2015**, onde o Relatório Síntese será lançado. Visite a exposição EVIDENCE e receba o seu exemplar, inscreva-se para obter uma recompensa especial!

Gestão da Mobilidade, o ingrediente essencial para o SUMP/PMT



As pessoas estão no coração do SUMP/PMT. Foto por Harry Schiffer / www.eltis.org

Assim como um SUMP/PMT, a gestão da mobilidade aborda várias políticas (saúde, ambiente, transportes, educação, economia, etc.). E com **MaxSumo** e **MaxEva**, **objetivos mensuráveis e planos de avaliação** claros podem ser feitos para medidas de gestão da mobilidade, a fim de garantir que todos os elementos de um SUMP/PMT são totalmente monitorizados e avaliados.

Na verdade, uma das diferenças entre o planeamento dos transportes tradicional e o SUMP/PMT, de acordo com o **Guia SUMP** da Comissão Europeia é a mudança de enfoque no tráfego e na infraestrutura para se centrar mais nas pessoas e num conjunto integrado de ações destinadas a alcançar soluções eficazes com baixos custos. Portanto, em conclusão, a gestão da mobilidade não só se encaixa perfeitamente na filosofia SUMP/PMT, como é altamente eficiente em termos de custo e uma parte indispensável num SUMP/PMT.

Próximos eventos

- **Criando melhores lugares para as pessoas: Estilo de Vida e Logística**
Terceira reunião da Rede SUMP do Reino Unido
30 de setembro de 2015 - Birmingham, Reino Unido
www.acttravelwise.org
- **Federação Europeia Ciclo Logística Conferência 2015**
15-17 outubro 2015 - San Sebastian, Espanha
Cidades, empresas de logística, estafetas de bicicleta e especialistas vão reunir-se no outono na Conferência Europeia da Federação de Ciclo Logística em San Sebastian, para discutir como tornar a logística urbana mais sustentável e lidar com as entregas na última milha tão eficientemente quanto possível. O **estudo de base** do projeto Cyclelogistics mostra que uma em cada duas viagens motorizadas que envolve o transporte de mercadorias (para compras, lazer, trabalho, entregas, etc.) pode ser substituídas por uma bicicleta (de carga). Nas entregas de bens, isto é verdade para 25% das viagens motorizadas.
eclfconference2015.bike
- **MobyDixit 2015, 15ª Conferência Italiana em Gestão da Mobilidade**
Inclui o 3º workshop nacional ENDURANCE
15-17 outubro 2015 - Palermo, Itália
www.mobydixit.it



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

 EODMM 2015

 allinx

 feedback

 subscribe

 unsubscribe

 fullscreen

 news archive