

Instrumentos de sensibilização dos municípios para uma mobilidade sustentável: o caso do Programa ECOXXI

M. Gomes¹, T. Galvanito Vicente¹, A. Fernandes²

¹ ABAE – Associação Bandeira Azul da Europa. Edifício Vasco da Gama – R. General Gomes Araújo, Bloco C-Piso 1, 1350-355 Lisboa, Portugal.

² Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais CICS.NOVA – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa, Avenida de Berna, 26-C, 1069-061 Lisboa, Portugal

margaridagomes@abae.pt, tania.vicente@abae.pt, andre.fernandes@fcs.unl.pt

Resumo: A avaliação do trabalho desenvolvido pelos municípios no domínio da mobilidade afigura-se como um elemento relevante para aferição do seu comprometimento com a afirmação de padrões de mobilidade mais sustentáveis. Numa perspetiva mais abrangente, esta avaliação possibilita igualmente aferir da integração destas opções no quadro de estratégias integradas de desenvolvimento sustentável. Neste contexto, a criação de indicadores que permitam avaliar os progressos realizadas constitui não apenas uma ferramenta relevante para avaliação dos “percursos para a sustentabilidade” realizados pelos municípios, como também como um instrumento de sensibilização para a adoção de boas práticas nos diferentes domínios de atuação municipal. Tendo por base a experiência do Programa ECOXXI, lançado em 2005 pela ABAE – Associação Bandeira Azul da Europa, pretende-se contribuir para a discussão sobre o papel dos indicadores enquanto instrumento passível de influenciar a promoção da mobilidade sustentável através da sensibilização dos municípios para a adoção de boas práticas neste domínio.

Palavras-chave: Desenvolvimento Sustentável, Mobilidade Sustentável, Boas Práticas de Sustentabilidade, Indicadores.

1. ENQUADRAMENTO

Os transportes desempenham uma função determinante no contexto do funcionamento das economias e sociedade contemporâneas, constituindo o suporte dos fluxos crescentes de pessoas e mercadorias a diferentes escalas. Na União Europeia (UE28) esta tendência de crescimento da mobilidade, ainda que interrompida no ano de 2008, está bem refletida na taxa de crescimento médio de anual do número de passageiros (pkm) e de mercadorias transportados (tkm) no período 1995-2013. Concretizando, no caso dos passageiros este indicador cifrou-se em 1,0%/ano, enquanto nas mercadorias ascendeu a 1,1%/ano (European Commission, 2015).

Todavia, como lembra a Comissão Europeia, “a mobilidade tem um preço. Ironicamente, a procura cada vez maior de transportes criou problemas que ameaçam a nossa mobilidade” (Comissão Europeia, 2003). De facto, o crescimento da mobilidade tem associado um conjunto de impactes, desde aqueles que ocorrem à escala global, com destaque para as alterações climáticas e para o contributo dos transportes para as emissões de gases com efeito de estufa (GEE), até aqueles com uma incidência eminentemente local, de que são exemplo os problemas inerentes à afetação da qualidade do ambiente urbano (e.g. ruído, emissões poluentes, ocupação de espaço público pelo automóvel) ou aos congestionamentos urbanos. Centrando a análise especificamente nas emissões de GEE, os dados disponibilizados pelo documento “EU transport in figures” (European Commission, 2015) permitem perceber que o setor dos transportes era responsável por 19,7% das emissões no cômputo da UE28 em 2012 (apenas superado pelas indústrias energéticas, que representavam 31,0% do total de emissões) com destaque para o transporte rodoviário, que contribuía com 71,9% das emissões imputáveis ao setor dos transportes.

Este conjunto de problemas tem merecido a atenção das políticas públicas nas áreas do ambiente, transportes e mobilidade, as quais têm vindo a colocar o acento tónico na necessidade de promoção de uma mobilidade mais sustentável, incluindo uma aposta efetiva no incentivo à eficiência energética dos veículos,

na incorporação de novas tecnologias no planeamento e gestão do sistema de transportes ou na criação de condições para uma transferência modal a favor dos modos suaves e dos transportes públicos (em detrimento da utilização do automóvel individual na mobilidade quotidiana).

Tendo em vista a prossecução de padrões de mobilidade mais sustentáveis, assim como a necessidade de “criação de uma nova cultura de mobilidade urbana”, o Livro Verde “Por uma nova cultura de mobilidade urbana” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007) veio então identificar um conjunto de desafios que se colocam às cidades europeias, incluindo: vilas e cidades des congestionadas; vilas e cidades mais verdes; transportes urbanos mais inteligentes; transportes urbanos mais acessíveis; transportes urbanos seguros (Comissão das Comunidades Europeias, 2007). Este documento reconheceu igualmente a importância de cooperação e coordenação entre os diferentes níveis de atuação (local, regional, nacional e europeu), destacando a importância do envolvimento e da atuação das autarquias locais para a superação destes desafios. Uma preocupação que está igualmente patente no “Pacote da Mobilidade”, que estabeleceu as “Diretrizes Nacionais para a Mobilidade” (IMTT, 2012) e enquadrou o “Guia para a Elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes” (IMTT, 2011a). O primeiro constituindo-se como um “documento de orientação e enquadramento da política de mobilidade” (IMTT, 2012), e o segundo apresentando-se como um documento orientador das autarquias para a elaboração de planos de mobilidade e transportes.

Por outro lado, os municípios detêm já um conjunto de competências e atribuições que lhes garante a possibilidade de intervenção direta sobre o sistema de transportes, como também a atuação em várias áreas de fronteira (em que se inclui, por exemplo, o planeamento e ordenamento do território). Ainda que não cabendo nesta comunicação uma análise detalhada do conjunto de competências e atribuições dos municípios em matéria de transportes, importa recordar que a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros) veio estabelecer a constituição dos municípios como “autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais” (Art.º 6, n.º 1). Um diploma que estabelece como competências das autoridades de transportes “a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados” (Art.º 4, n.º 1).

Ainda no que se refere aos serviços de transporte os municípios detêm também competências relevantes ao nível dos transportes escolares (organização, financiamento e controle do funcionamento) e do acesso e organização do mercado dos transportes em táxi. Noutra perspetiva, os municípios detêm igualmente competências ao nível da oferta e gestão do estacionamento, assim como competências para intervir no espaço público, o que lhes confere por exemplo a faculdade de qualificá-lo no sentido da sua dotação com condições favoráveis à utilização do modo pedonal (e.g. criação de percursos acessíveis, eliminação de barreiras arquitetónicas) e do modo ciclável (e.g. criação de percursos cicláveis, instalação de parqueamentos para bicicletas e de outros equipamentos complementares). Finalmente, é ainda possível aos municípios atuar ao nível da gestão da utilização do transporte individual (e.g. introdução de medidas de acalmia de tráfego) e da sensibilização da comunidade para a mobilidade sustentável (e.g. campanhas de promoção da utilização dos modos suaves e transportes públicos, campanhas de sensibilização para os custos de utilização do automóvel).

Acresce que, no âmbito do novo ciclo de programação comunitária para o período 2014-2020 (consubstanciado no Acordo de Parceria entre Portugal e a Comissão Europeia – “Portugal 2020”), foi estabelecida a Prioridade de Investimento 4e (PI 4.5), centrada na “Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação”, e que estabeleceu como principais objetivos e resultados esperados com a intervenção: o aumento da eficiência energética no setor dos transportes públicos de passageiros; a diversificação energética no setor dos transportes públicos de passageiros; e, a promoção da mobilidade sustentável e com baixa emissão de carbono (Governo de Portugal, 2014). Ora, os municípios apresentam-se neste contexto como agentes relevantes na operacionalização destas orientações, sendo de recordar a este propósito que, no quadro da contratualização dos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano (de iniciativa municipal) com os Programas Operacionais Regionais, a PI 4.5 constitui uma das três Prioridades de Investimento consideradas. As tipologias de intervenção enquadráveis na PI 4.5 e passíveis de candidatura por parte dos municípios compreendem: (i) o incremento dos modos suaves (bicicleta e pedonal), através da construção de ciclovias ou vias pedonais; (ii) o reforço da integração multimodal para os transportes urbanos públicos coletivos de passageiros através da melhoria das soluções de bilhética integrada; (iii) a melhoria da rede de interfaces, a

sua organização funcional e a sua inserção urbana no território; (iv) a estruturação de corredores urbanos de procura elevada; (v) a adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real; (vi) investimentos em equipamento de sistemas inteligentes de controlo de tráfego rodoviário; (vii) apoio ao desenvolvimento e aquisição de equipamento para sistemas de gestão e informação para soluções inovadoras e experimentais de transporte.

Não obstante não se constituírem como atores únicos, a importância do papel dos municípios na criação de condições que favorecem a afirmação de um sistema de transportes e mobilidade mais sustentável é, por conseguinte, indubitável. Como tal, a avaliação do trabalho desenvolvido pelos municípios neste domínio afigura-se como um elemento relevante para a aferição do seu comprometimento com a afirmação de padrões de mobilidade mais sustentáveis. Ademais, numa perspetiva mais abrangente, esta avaliação possibilita ainda aferir da integração destas opções no quadro de estratégias integradas de desenvolvimento sustentável. Ora, a criação de indicadores que permitam aferir dos progressos realizadas constitui uma ferramenta relevante para a avaliação dos “percursos para a sustentabilidade” realizados pelos municípios, e também um instrumento de sensibilização para a adoção de boas práticas nos diferentes domínios de atuação municipal. Foi precisamente neste sentido que o Programa ECOXXI foi lançado, em 2005, pela secção portuguesa da FEE Internacional – Associação Bandeira Azul da Europa (ABAE).

Com efeito, tendo por base a experiência do Programa ECOXXI, pretende-se discutir o papel dos indicadores enquanto instrumento passível de contribuir para a promoção da mobilidade sustentável através da sensibilização dos municípios para a adoção de boas práticas neste domínio. Neste sentido, começa-se por apresentar o Programa ECOXXI e a metodologia por este adotada tendo em vista a avaliação da sustentabilidade das políticas municipais. De seguida é discutido o papel dos indicadores enquanto instrumentos de sensibilização, enfocando a abordagem subjacente ao indicador “Mobilidade Sustentável” do Programa ECOXXI. Uma análise complementada com a apresentação dos resultados de um inquérito realizado aos municípios participantes neste Programa, através do qual se procurou perceber a sua influência na adoção de políticas e medidas/ações de promoção da mobilidade sustentável.

2. A ABORDAGEM E OPERACIONALIZAÇÃO DO PROGRAMA ECOXXI

A criação do Programa ECOXXI pela ABAE, em 2005, partiu do reconhecimento de que a criação de objetivos e indicadores que permitam aferir dos progressos e estabelecer metas a atingir se formula como uma ferramenta relevante para a aplicação dos “pilares” do desenvolvimento sustentável (Gomes, 2015). Uma orientação que acaba por ir ao encontro da abordagem expressa por Ness et al. (2006) quando estes autores referem que “for the transition to sustainability, goals must be assessed”.

O Programa é entendido como um instrumento de educação para a sustentabilidade e qualidade ambiental, tendo como principais objetivos: (i) motivar os municípios para a importância do seu papel como parceiros e como agentes do processo de educação ambiental/para o desenvolvimento sustentável formal e não formal; (ii) envolver os municípios no apoio à implementação de programas de educação ambiental/para o desenvolvimento sustentável; (iii) sensibilizar os municípios para a importância da parceria com os projetos escolares no âmbito da implementação da Agenda 21 Local; (iv) sensibilizar os municípios para uma maior integração das preocupações ambientais nas políticas municipais; (v) reconhecer as iniciativas/políticas em desenvolvimento no concelho, em prol do ambiente/desenvolvimento sustentável; (vi) contribuir para o aparecimento das Agendas 21 Locais e para o envolvimento de diversas entidades na elaboração e implementação da Agenda 21 e no cumprimento dos seus objetivos; (vii) contribuir para a elaboração de indicadores de sustentabilidade local (Gomes, 2015). Complementarmente, esta avaliação apresenta-se ainda como um instrumento de gestão interna para os municípios, ao permitir a monitorização da sua atuação nos domínios considerados.

Atendendo à abrangência e complexidade do conceito de desenvolvimento sustentável e à importância de eficácia da aplicação de uma bateria de indicadores, a sua operacionalização envolveu a identificação de 21 indicadores de sustentabilidade local que cobrem um conjunto de domínios-chave que incluem, entre outros: a educação ambiental para o desenvolvimento sustentável; a conservação da natureza; a qualidade do ar; a qualidade da água para consumo humano; o ordenamento do território e ambiente urbano; a mobilidade sustentável; a agricultura e desenvolvimento rural sustentável; e, o turismo sustentável.

No que se refere à operacionalização do Programa, este corresponde a um índice (i.e. Índice ECOXXI) em cuja composição os indicadores são diferenciados quanto à obrigatoriedade de cumprimento (Primários ou Complementares) e quanto à possibilidade de cumprimento (Universais ou Não Universais) – Tabela 1.

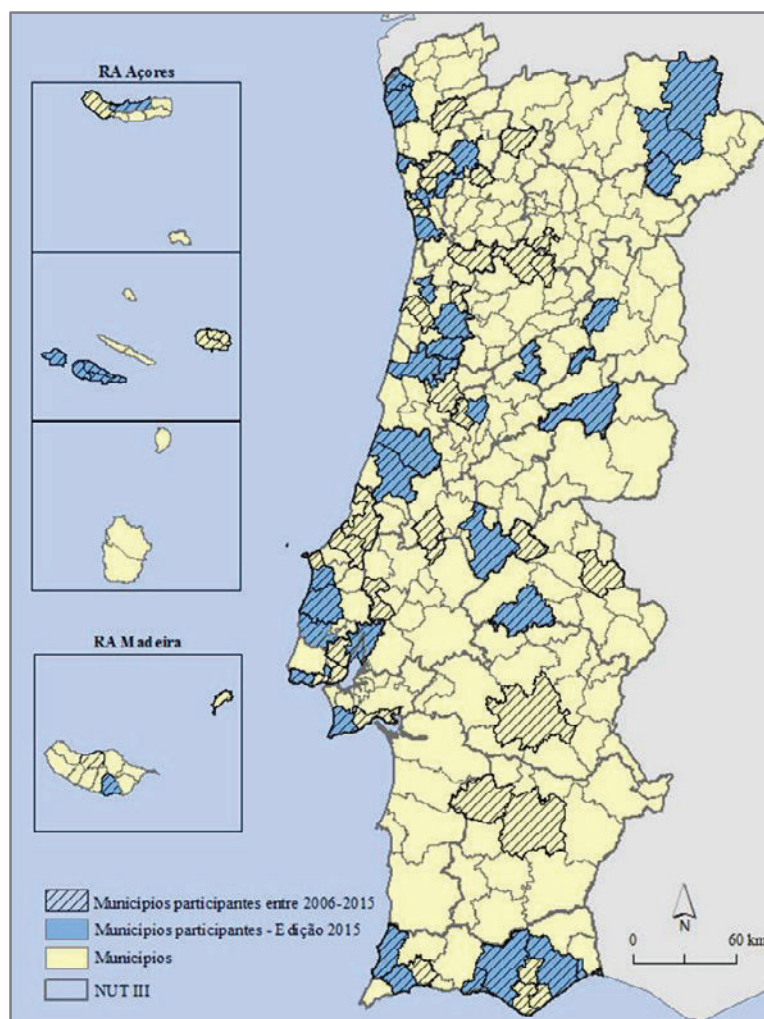
Tabela 1. Composição do Índice ECOXXI. Fonte: adaptado de Gomes (2015).

<i>NATUREZA</i>	<i>TIPOS DE INDICADORES</i>
Quanto à obrigatoriedade de cumprimento	Indicadores Primários – indicadores que deverão ser obrigatoriamente cumpridos, constituindo a sua pontuação um critério imperativo.
	Indicadores Complementares – são os indicadores em que é aconselhado o seu cumprimento, constituindo caminhos alternativos à composição do Índice ECOXXI.
Quanto à possibilidade de cumprimento	Indicadores Universais – indicadores em que qualquer município tem possibilidade de pontuar.
	Indicadores Não Universais – indicadores cujo cumprimento não é exigível em alguns municípios (e.g. o cumprimento do indicador relativo à Bandeira Azul em zonas balneares costeiras não é exigido a municípios que não se localizam no litoral).

A pontuação total (PT) do Índice é, então, o resultado do cálculo aritmético e aditivo das pontuações obtidas pelos municípios em cada um dos indicadores. A pontuação máxima possível (PMP) para cada município corresponde à pontuação que este pode obter em função dos indicadores que lhe são aplicáveis (i.e. Indicadores Universais e Indicadores Não Universais). A pontuação obtida no Índice corresponde a um valor percentual resultante da aplicação da seguinte fórmula de cálculo:

$$\text{Índice ECOXXI} = \text{PT/PMP} \times 100 \quad (1)$$

Importa ainda salientar que desde a sua criação, o Programa ECOXXI já envolveu a participação (em uma ou mais edições) de 81 municípios (26,3% do total de municípios portugueses), sendo que na última edição (2015) participaram 43 municípios (Figura 1).

**Figura 1.** Municípios participantes no Programa ECOXXI (2006-2015). Fonte: Autores (2016).

3. O INDICADOR “MOBILIDADE SUSTENTÁVEL”

A “Mobilidade Sustentável” corporiza um dos 21 indicadores do Programa ECOXXI, com o qual se pretende aferir da existência de uma política coerente por parte dos municípios, materializada em ações/medidas orientadas para a promoção de uma mobilidade mais sustentável (Gomes, 2015). Desta forma, afere-se da existência de um entendimento tácito de que a prossecução dos princípios da sustentabilidade aplicados à mobilidade “pressupõe (...) a capacitação dos diferentes atores e interessados para atuar de tal forma que o planeamento dos transportes (abordagem orientada para a oferta) e a gestão da mobilidade (abordagem orientada para a procura) sejam articulados no quadro de uma política integrada de transportes e mobilidade (abordagem integrada)” (Fernandes et al., 2010).

Do ponto de vista da operacionalização do conceito de “Mobilidade Sustentável”, o Programa ECOXXI adota uma perspetiva congruente com aquela que é proposta pelo IMTT, segundo a qual este conceito corresponde ao “conjunto de processos e ações orientadas para a deslocação de pessoas e bens, com um custo económico razoável e simultaneamente minimizando os efeitos negativos sobre o ambiente e sobre a qualidade de vida das pessoas, tendo em vista o princípio de satisfação das necessidades atuais sem comprometer as gerações futuras” (IMTT, 2011b). Algo que é consubstanciado num indicador composto constituído por cinco sub-indicadores, explicitados na Tabela 2.

Tabela 2. Composição do Indicador “Mobilidade Sustentável”. Fonte: adaptado de Gomes (2015).

<i>SUB-INDICADOR</i>	<i>EXEMPLOS DE MEDIDAS/AÇÕES CONSIDERADAS</i>
Promoção dos Transportes Públicos	Criação/melhoria de serviço de transporte público de passageiros de iniciativa municipal; aumento da frequência do serviço; adaptação/redefinição do âmbito espacial e temporal; criação/melhoria de serviço aos principais polos geradores e atratores de deslocações; adaptação/melhoria de tarifário e bilhética; melhoria das condições de acessibilidade ao meio de transporte por parte de pessoas com mobilidade reduzida e condicionada; implementação de sistemas e serviços inteligentes de transportes em redes de transporte público; promoção dos transportes públicos (e.g. campanhas, informação nas paragens, sites, etc.); melhoria das infraestruturas de transporte (paragens, abrigos, pontos de chegada e correspondência, interfaces); diversificação de fontes de energia.
Incentivo aos modos suaves/ativos	Promoção da acessibilidade pedonal (e.g. criação de zonas pedonais, criação e melhoria de passeios e passadeiras para peões, mapas pedonais, sinalética específica para peões); promoção da acessibilidade em bicicleta (estacionamento para bicicletas, campanhas de promoção, cursos de condução e sensibilização, melhoria da segurança, etc.); melhoria da acessibilidade a pé e de bicicleta aos polos geradores e atratores de deslocações e interfaces de transporte; articulação da rede viária ciclável com outros modos de transporte; existência de sistema de partilha pública de bicicletas/ <i>bikesharing</i> .
Gestão do Transporte Individual	Medidas que promovam a redução do número e distância das viagens, em particular das motorizadas; introdução de medidas de acalmia de tráfego, ruas/zonas de coexistência e zonas 30; implementação de parâmetros de dimensionamento do estacionamento em regulamentos municipais ou no regulamento do PDM; redução da oferta e incentivo à rotatividade do estacionamento de visitantes nos centros urbanos (parquímetros); definição de regras/exigências para a futura localização de empresas e polos geradores e atratores de deslocações (e.g. próximo de transportes públicos, com acessibilidade pedonal) em regulamentos municipais ou no regulamento do PDM.
Planos, Projetos e Gestão da Mobilidade	Existência de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos Geradores/Atratores de Deslocações, Planos de acessibilidade pedonal e promoção do uso da bicicleta, Planos/projetos de mobilidade escolar; promoção de <i>Carpooling</i> e <i>Carsharing</i> ; aquisição de frotas de veículos menos poluentes para os serviços urbanos; regulamentação da circulação de veículos de distribuição de mercadorias e das operações cargas e descargas; ações de sensibilização para a mobilidade sustentável.
Política de Mobilidade Sustentável	É valorizada a estratégia adotada pelo município para a promoção da mobilidade sustentável, identificando a visão, objetivos e principais prioridades, bem como as ações-chave definidas no âmbito do Plano de Mobilidade e Transportes.

4. A PERCEÇÃO DOS MUNICÍPIOS

Com o intuito de avaliar o papel dos indicadores, mais precisamente do Indicador “Mobilidade Sustentável” enquanto ferramenta de monitorização da atuação dos municípios e como instrumento passível de contribuir para a promoção da mobilidade sustentável através da sensibilização destas entidades para a adoção de boas práticas neste domínio, foi realizado um inquérito aos municípios participantes no Programa ECOXXI, o qual decorreu durante os meses de abril e maio de 2016. Foram obtidas 32 respostas válidas, a saber: Abrantes, Águeda, Albufeira, Alfândega da Fé, Amadora, Anadia, Arouca, Avis, Bragança, Cantanhede, Funchal, Fundão, Guimarães, Horta, Loulé, Lourinhã, Lousã, Macedo de Cavaleiros, Mafra, Maia, Manteigas, Mealhada, Oeiras, Oliveira do Hospital, Póvoa de Varzim, Ribeira Grande, Santo Tirso, Tavira, Torres Vedras, Viana do Castelo, Vila Franca de Xira e Vila Nova de Gaia (Figura 2). Este conjunto de respostas representa 74,4% dos municípios participantes na edição de 2015 do Programa e 10,4% dos municípios portugueses.

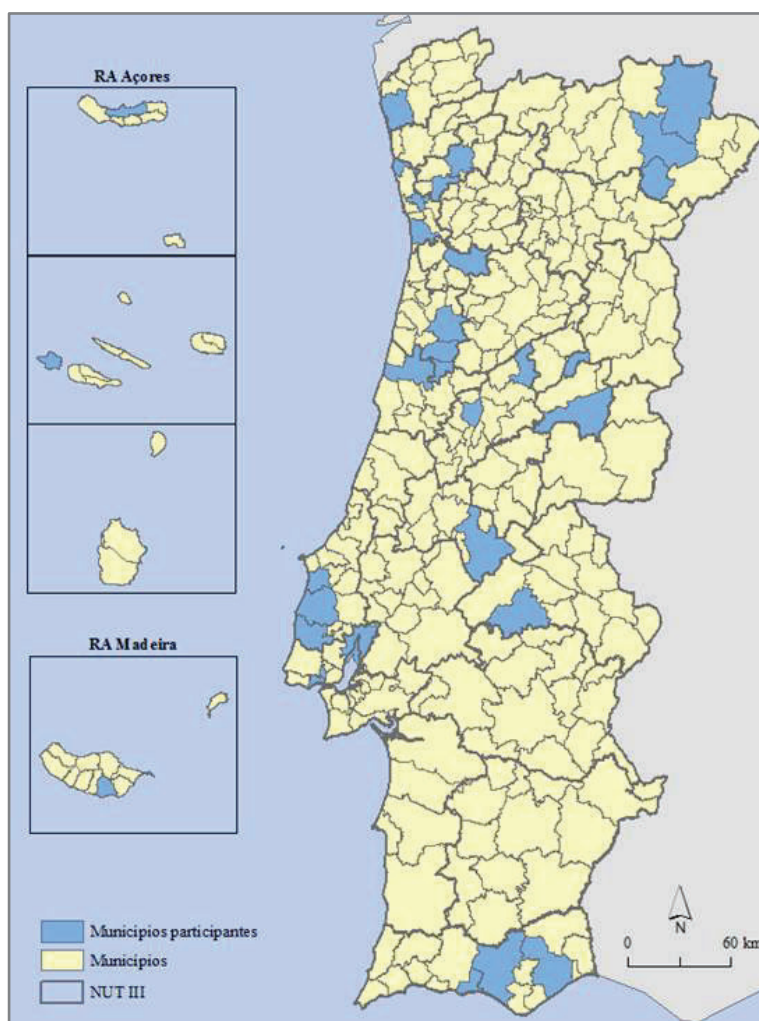


Figura 2. Municípios participantes no Inquérito. Fonte: Autores (2016).

Um primeiro aspeto que o inquérito procurou captar está relacionado com a perceção dos municípios em relação à adequação da metodologia do Indicador “Mobilidade Sustentável” para a avaliação do desempenho das autarquias neste domínio. Parte-se, portanto, do pressuposto de que existe um efetivo reconhecimento da validade de utilização de indicadores para determinar a conformidade das políticas e medidas/ações dos municípios com as opções de política de transportes e mobilidade conducentes a padrões de mobilidade mais sustentáveis e, por conseguinte, condicentes com o paradigma do desenvolvimento sustentável. O foco desta primeira questão prende-se, por isso, com a adequação da metodologia específica que suporta o Indicador “Mobilidade Sustentável”, envolvendo a possibilidade de distintas apreciações sobre o mérito da abordagem metodológica adotada (e.g. adequação das áreas-chave a que corresponde cada um dos sub-indicadores, adequação de uma abordagem focada na avaliação das políticas e ações/medidas promovidas pelos municípios em detrimento dos resultados alcançados). As respostas obtidas permitem

concluir que a larga maior dos municípios inquiridos (26 municípios – 81,3%) considera que a metodologia adotada no indicador é adequada à sua finalidade (Figura 3). Existe, portanto, um amplo reconhecimento da validade e adequação da metodologia adotada.

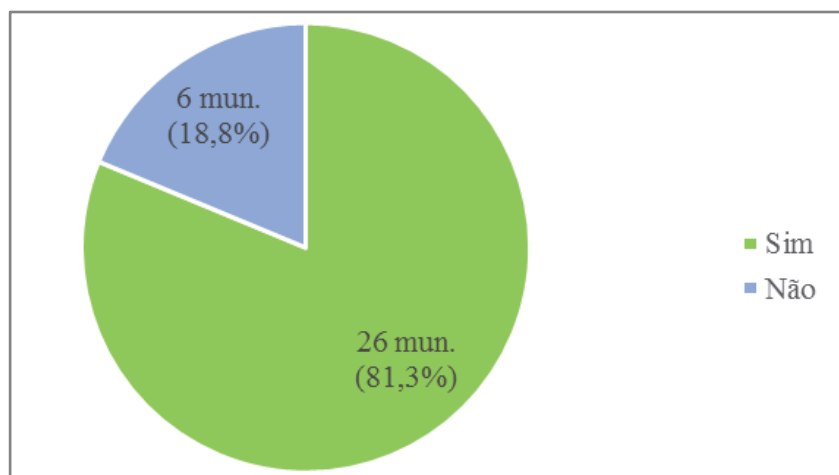


Figura 3. Resposta à pergunta “Considera que a metodologia adotada no Indicador «Mobilidade Sustentável» é adequada para a avaliação de desempenho das autarquias no domínio dos transportes e mobilidade?”. Fonte: ABAE – Inquérito aos Municípios (2016).

Complementarmente, procurou-se perceber se os municípios recorrem ao Indicador “Mobilidade Sustentável” como instrumento de referência para a avaliação da sua atuação. I.e., se existe uma aplicação do indicador para além do âmbito do Programa ECOXXI, pelo que sendo o mesmo entendido como um instrumento para avaliação das opções de política municipal de transportes e mobilidade. Os resultados mostram que 50,0% dos municípios (16 municípios) utilizam o indicador com esta finalidade (Figura 4).

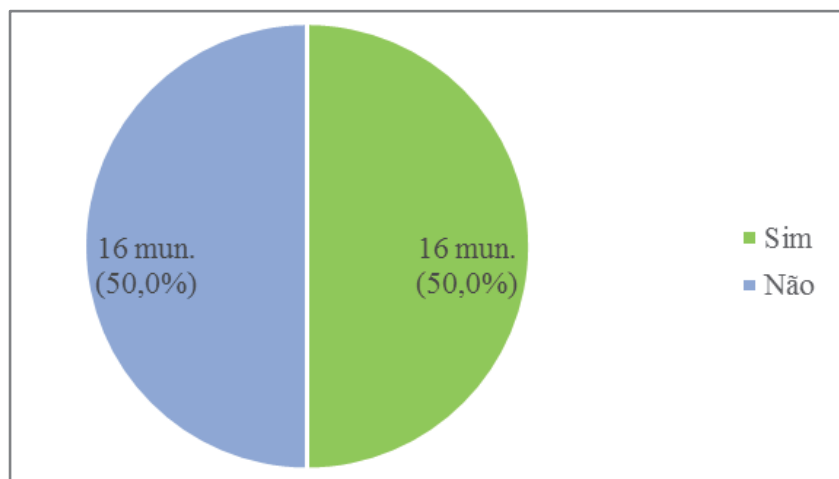


Figura 4. Resposta à pergunta “O município utiliza o Indicador «Mobilidade Sustentável» como um instrumento de referência para a avaliação da sua atuação no domínio dos transportes e mobilidade?”. Fonte: ABAE – Inquérito aos Municípios (2016).

Fazendo incidir a análise na avaliação dos municípios em relação à relevância do indicador no sentido da sensibilização para a adoção de políticas e medidas/ações de promoção da mobilidade sustentável, observa-se que 12,5% (4 municípios) entendem que a influência do indicador é “determinante”, enquanto 56,3% (18 municípios) consideram que o indicador é “muito importante” e 25,0% (8 municípios) que é “importante” (Figura 5). Resulta assim que 93,8% dos municípios inquiridos (30 municípios) entendem que o Indicador “Mobilidade Sustentável” constitui um instrumento relevante para a sensibilização dos técnicos e decisores políticos para uma atuação condicente com os princípios da mobilidade sustentável. Inversamente, apenas 2 municípios (6,2%) afirmam que o indicador é pouco ou nada importante.

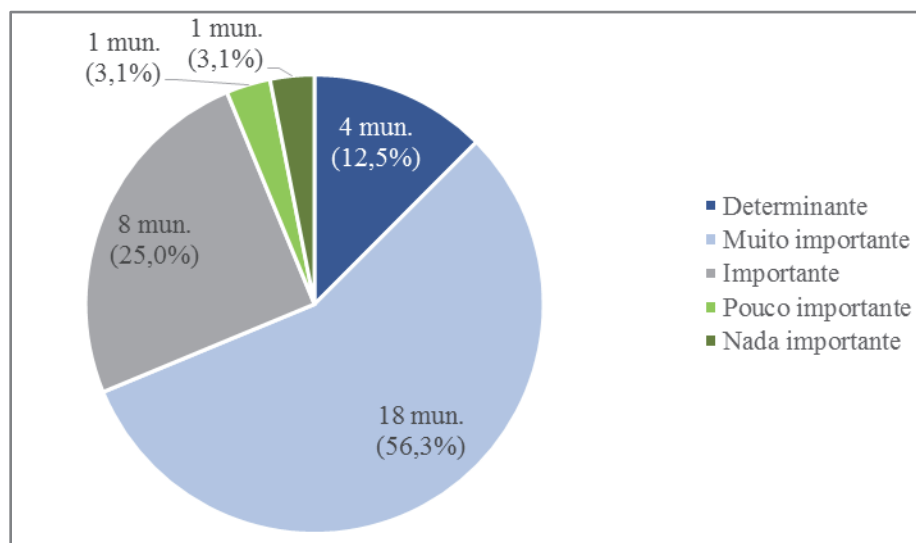


Figura 5. Resposta à pergunta “Como avalia a importância do Indicador «Mobilidade Sustentável» para a sensibilização dos municípios para a adoção de políticas e medidas/ações de promoção da mobilidade sustentável?”. Fonte: ABAE – Inquérito aos Municípios (2016).

Partindo desta apreciação global sobre a importância do Indicador “Mobilidade Sustentável” para a sensibilização dos municípios, procurou-se perceber a influência do Programa ECOXXI na definição das políticas dos municípios inquiridos neste domínio. Esta questão tem assim subjacente o entendimento de que a avaliação realizada pelo Programa é suscetível de influenciar a atuação dos municípios, o que corrobora a perspetiva de Mader (2013), segundo a qual “assessment should function as learning and capacity building instrument to help reflect actions taken and improve future processes”. As respostas obtidas (Figura 6) permitem concluir que o Programa ECOXXI tem vindo a influenciar a definição das políticas municipais no domínio da mobilidade sustentável. Concretizando, 6,3% (2 municípios) consideram que esta influência é determinante na definição das políticas municipais, 40,6% (13 municípios) afirmam que o Programa é muito influente e 34,4% (11 municípios) que é influente. Apenas 18,7% dos municípios considera que o Programa é pouco (5 municípios – 15,6%) ou nada influente (1 município – 3,1%) na definição das suas políticas.

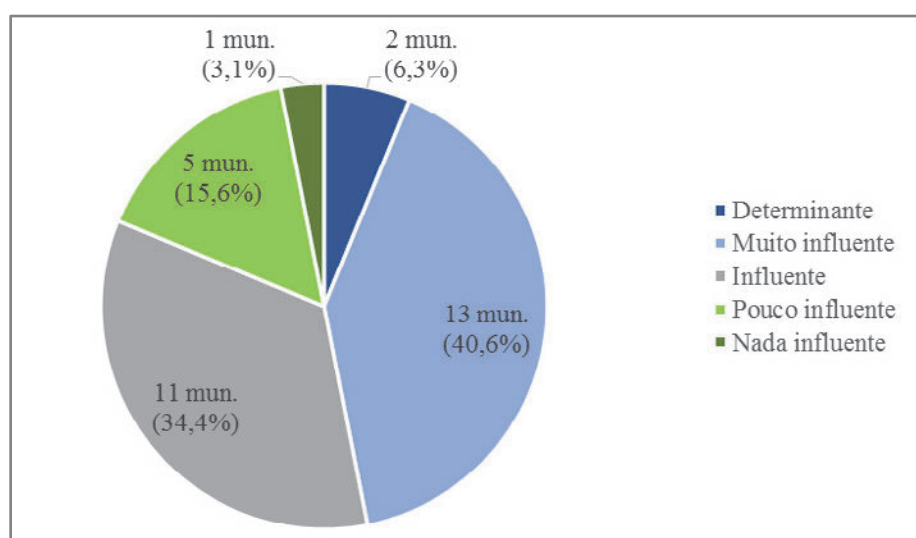


Figura 6. Resposta à pergunta “Como avalia a influência da participação no Programa ECOXXI nas políticas municipais na área da mobilidade sustentável?”. Fonte: ABAE – Inquérito aos Municípios (2016).

No domínio da operacionalização das políticas de mobilidade sustentável, os municípios foram questionados acerca da implementação de medidas/ações cuja adoção foi influenciada pela participação no Programa. Sobre este aspeto não é despendendo o facto de a documentação de apoio às candidaturas identificar vários exemplos de medidas/ações enquadráveis em cada um dos sub-indicadores (Tabela 2). Em relação à definição de políticas de mobilidade sustentável, verifica-se que a larga maioria dos municípios

reconhece a influência do Programa ECOXXI (81,3% consideram que a participação neste Programa é influente, muito influente ou determinante), no caso da operacionalização de medidas/ações concretas não vai além de 12 (37,5%) o número de municípios que reconhece esta influência (Figura 7), traduzida em medidas/ações de diferentes naturezas (e.g. implementação de sistemas de bicicletas partilhadas; expansão das redes de percursos cicláveis e pedonais; pedonalização de arruamentos; criação de parqueamentos para bicicletas; ações de promoção dos transportes públicos e de sensibilização para a mobilidade sustentável).

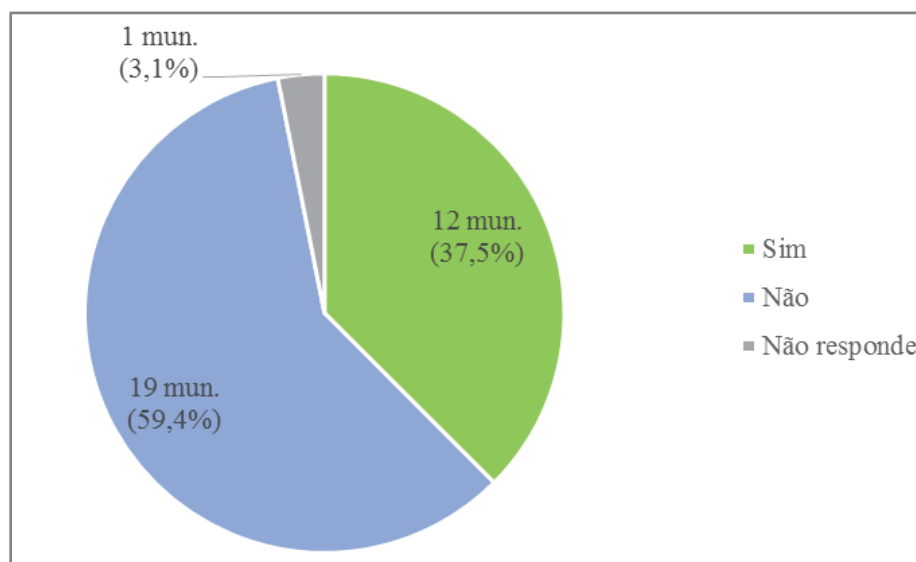


Figura 7. Resposta à pergunta “O município já implementou medidas/ações para a promoção da mobilidade sustentável cuja adoção foi influenciada pela participação no Programa ECOXXI?”. Fonte: ABAE – Inquérito aos Municípios (2016).

Procurou-se ainda perceber as áreas de intervenção do Indicador “Mobilidade Sustentável” (i.e. promoção dos transportes públicos, gestão do transporte individual, incentivo aos modos suaves/ativos e gestão da mobilidade) às quais os municípios atribuem maior importância. O “incentivo aos modos suaves/ativos” é a área de intervenção que mais municípios reconhecem relevar (75,0% - 24 municípios), seguindo-se a “gestão da mobilidade” (59,4% - 19 municípios) e a “promoção dos transportes públicos” (53,1% - 17 municípios). Somente 34,4% (11 municípios) destacam a “gestão do transporte individual”.

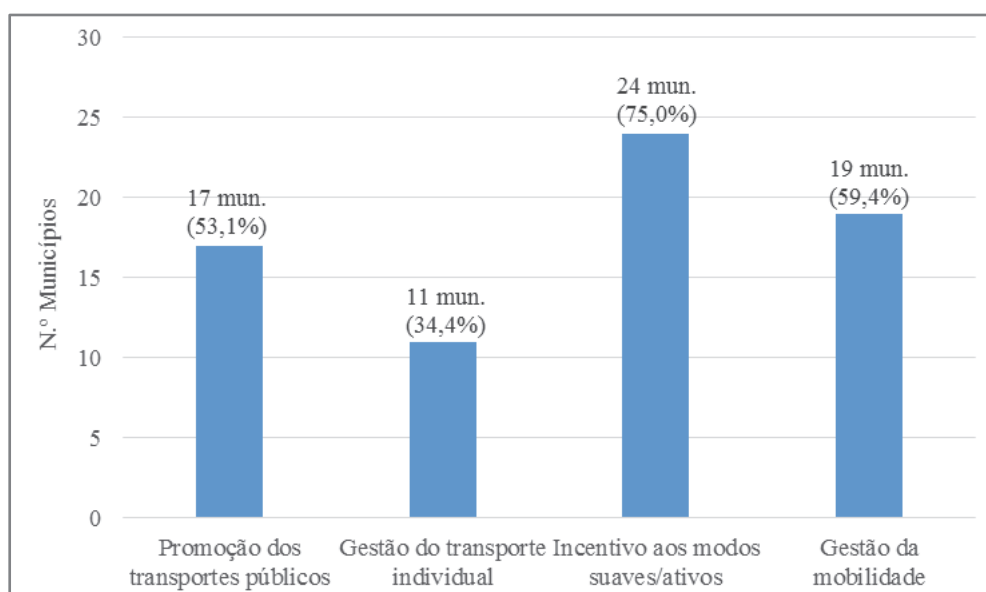


Figura 8. Resposta à pergunta “Do conjunto de áreas de intervenção subjacentes aos sub-indicadores do Indicador «Mobilidade Sustentável», quais são aquelas a que o município atribuí maior importância no âmbito da sua política de mobilidade sustentável?”. Fonte: ABAE – Inquérito aos Municípios (2016).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As competências e atribuições detidas pelos municípios em matéria de transportes, assim como em áreas de fronteira passíveis de influenciar a forma como a mobilidade se exerce (e.g. planeamento e ordenamento do território), fazem com que estas entidades se constituam como atores-chave para a promoção de uma mobilidade mais sustentável. Com o intuito de monitorizar a adesão das políticas municipais ao paradigma da “mobilidade sustentável” e de sensibilizar os técnicos/decisores políticos locais para a adoção de medidas/ações indutoras da sua afirmação, foi desenvolvido e implementado o Indicador “Mobilidade Sustentável”, integrante do Programa ECOXXI.

Por forma a aferir da perceção dos municípios em relação ao duplo objetivo subjacente à constituição e aplicação do indicador, foi aplicado um inquérito aos participantes na última edição do Programa ECOXXI (2015), cujos resultados foram anteriormente apresentados. A sua análise permite concluir que há efetivamente um reconhecimento por parte dos municípios em relação à importância deste indicador no sentido da sensibilização para a adoção de políticas e medidas/ações de promoção da mobilidade sustentável (93,8%). A larga maioria dos municípios inquiridos (81,3%) reconhece também que a participação no Programa ECOXXI influencia de alguma forma as políticas municipais de mobilidade sustentável, sendo que 37,5% refere mesmo que já implementou medidas/ações cuja adoção foi influenciada pela participação neste Programa. São disso exemplo a implementação de sistemas de bicicletas partilhadas, a expansão das redes de percursos cicláveis e pedonais, a criação de parqueamentos para bicicletas ou a promoção de ações de sensibilização para a mobilidade sustentável. É ainda de salientar que todas estas medidas/ações são apresentadas como exemplos de boas práticas (nas diferentes áreas de intervenção que subjazem ao indicador) na documentação de apoio à preparação das candidaturas ao Programa ECOXXI.

AGRADECIMENTOS

Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa (CICS.NOVA.FCSH/UNL), UID/SOC/04647/2013, com o apoio financeiro da FCT/MEC através de fundos Nacionais e quando aplicável cofinanciado pelo FEDER no âmbito do acordo de parceria PT2020.

6. BIBLIOGRAFIA

- Comissão das Comunidades Europeias (2007): Livro Verde “Por uma nova cultura de mobilidade urbana” (COM(2007) 551), 25.09.2007.
- Comissão Europeia (2003): A Europa numa Encruzilhada – A necessidade de transportes sustentáveis. Bruxelas, Comunidades Europeias.
- European Commission (2015): EU Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2015. Brussels, European Union.
- Gomes, M. (2015): ECOXXI. Lisboa, Associação Bandeira Azul da Europa (FEE Portugal).
- Governo de Portugal (2014): Portugal 2020 – Acordo de Parceria 2014-2020. Lisboa, Governo de Portugal.
- Fernandes, A., Figueira de Sousa, J., Mota, J., Picão, T. (2010). “Educação Cívica para uma Mobilidade Sustentável”. In Nunes da Silva, F. (Coord.) Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável – Volume II. Amadora, Agência Portuguesa do Ambiente, 253-254.
- IMTT (2011a): Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes. Lisboa, IMTT.
- IMTT (2011b): Guião Orientador - Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território. Lisboa, IMTT.
- IMTT (2012): Diretrizes Nacionais para a Mobilidade. Lisboa, IMTT.
- Lei n.º 52/2015. D.R. 1.ª série n.º 111 (2015-06-09) 3667-3685.
- Mader, C. (2013): “Sustainability process assessment on transformative potentials: the Graz Model for Integrative Development”. *Journal of Cleaner Production*, 49, 54-63.
- Ness, B., Urbel-Piirsalu, E., Anderber, S., Olsoon, L. (2006): “Categorising tools for sustainability assessment”. *Ecological Economics*, 60, 498-508.