



ENQUADRAMENTO NACIONAL TURISMO E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM PORTUGAL

Conteúdos:

1. Apresentação do projeto SEEMORE
2. Desenvolvimentos relevantes a nível nacional sobre turismo e mobilidade sustentável
3. Ações SEEMORE na Madeira
4. Relatório sobre o Seminário nacional de partilha de conhecimento, A mobilidade sustentável em regiões turísticas

1. Apresentação do projeto SEEMORE

Os mais recentes estudos demonstram que as viagens geradas por motivo de turismo e de lazer representam 50% de todos os percursos efetuados nos países industrializados, um valor que se prevê que cresça nos próximos anos. O impacto do crescimento das deslocações de turismo e lazer é especialmente sentido nas regiões turísticas, que têm que lidar com uma procura de transporte sazonal muito variável e com níveis de congestionamento elevados, derivados do uso intensivo de viaturas individuais. Uma gestão ineficiente da mobilidade pode levar a uma menor atratividade do destino. Além do mais, os destinos necessitam de desenvolver novos produtos para nichos de turistas em crescimento, designadamente aqueles que viajam com orçamento limitado; turistas de terceira idade que não pretendem conduzir a sua própria viatura; e aqueles que procuram férias “sustentáveis”

Para que os destinos turísticos permaneçam competitivos e atrativos num Mercado global, a cooperação entre atores locais dos sectores do turismo e da mobilidade é essencial. No âmbito do projeto SEEMORE, 8 Regiões Costeiras Europeias cooperam para definir um quadro comum para a implementação das seguintes ações:

- Providenciar melhor informação para os turistas acerca de soluções sustentáveis de mobilidade como o transporte público, a bicicleta, percursos a pé e a mobilidade elétrica;
- Desenvolver produtos turísticos integrados que combinem lazer e carreiras de transporte público;
- Criar novas opções de transporte sustentável e serviços para turistas, incluindo bicicletas públicas e novos serviços de transporte público.

Atividades de Projeto

A implementação e avaliação das ações de mobilidade sustentável nas 8 regiões costeiras constituem o cerne do projeto SEEMORE.

Para melhoria da qualidade das ações SEEMORE das regiões, os parceiros desenvolveram uma avaliação das boas práticas e recomendações dos estudos já existentes.

Ao longo da fase de implementação do projeto SEEMORE, foram organizados diversos eventos públicos para troca de experiências com outras regiões turísticas.

Técnicos de outras regiões podem aceder aos resultados de projeto no nosso site internet: www.seemore-project.eu. Junte-se a nós no Facebook! <https://www.facebook.com/SeemoreStarter>

Parceiros

- CINESI Transport Consultancy _____ Espanha
- Mallorca Transport Consortium _____ Espanha
- Trivector Traffic AB _____ Suécia
- Association of Local Authorities Fyrbodal _____ Suécia
- FGM-AMOR Austrian Mobility Research _____ Áustria
- Common Europe Pomeranian Association _____ Polónia
- Municipality of Choczewo _____ Polónia
- Club Sustainable Development of Civil Society _____ Bulgária
- Province of Forli-Cesena _____ Itália
- Central European Initiative _____ Itália
- Limassol Tourism Development and Promotion Co Ltd ___ Chipre
- Stratagem Energy Ltd _____ Chipre
- Horários do Funchal Public Transport _____ Portugal
- Local Councils' Association _____ Malta

2. Desenvolvimentos nacionais relevantes sobre turismo e mobilidade sustentável¹

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), é o órgão central da administração responsável pela coordenação dos transportes terrestres, com jurisdição sobre o território nacional. O IMT integra uma unidade reguladora da mobilidade funcionalmente independente encarregue da regulação económica e técnica do sector.

A missão do IMT engloba a regulação, supervisão, coordenação e planeamento de transportes terrestres. O IMT é também responsável pela supervisão e regulamentação das atividades daqueles que operam neste sector, e pela promoção de normas de segurança e de qualidade, de forma a garantir a proteção dos direitos do consumidor.

Informação geral

Motorização: 421/ 1.000 habitantes (IMT, 2010); 0.01 bicicletas/1.000 habitantes (estimativa).

Repartição modal:

	Transporte público	Ferroviário	Estrada (carro, moto, caminhão)	A pé	Bicicleta	Carro como passageiro	Outro
Passageiros transportados ²	22%	3%	53%	18%	1.6%	1.1%	4.7%

2.1. Gestão da Mobilidade

2.1.1. A gestão de mobilidade, de acordo com a EPOMM, está a ser desenvolvida em Portugal? Se não, quais as maiores diferenças?

A Gestão da Mobilidade em Portugal tornou-se apenas recentemente um tema importante. E isto numa altura em que a "gestão da mobilidade" passou a ser um slogan para todo o tipo de questões, desde a gestão de sistemas de transporte à gestão de viagens.

As Universidades desenvolveram lentamente estudos e cursos sobre os conceitos de gestão de mobilidade, e a maioria dos operadores de transporte e autoridades locais não têm uma compreensão clara do conceito de gestão de mobilidade.

No entanto, nos últimos anos, o conceito de Gestão da Mobilidade começou a entrar na comunidade técnica, em parte por causa dos esforços feitos pelo IMT na sua promoção. A conferência Território, Acessibilidade e Gestão de Mobilidade, organizada em 2010 pelo IMT, com 600 participantes, com um dos três dias dedicado à Gestão da Mobilidade, incluindo a participação da EPOMM e especialistas internacionais nesta área, foi um passo significativo para isso (programa completo e

¹ Esta secção é cópia de EPPOM Mobility Management Monitor Portugal 2011.

² Em viagens realizadas. Fonte: Eurobarometer, 2010. (Estatísticas para 2001 são: transporte público (autocarro): 16%; ferroviário: 3%; estrada: 45%; a pé: 25%; bicicleta: 5%. Fonte: INE Movimentos pendulares Census 2001) Medido em pessoas x quilómetros: transporte público (autocarro): 10.6%; transporte público (elétrico e metro): 1.1%; ferroviário: 4.1%; estrada: 84.3%. Fonte: Movimentos pendulares, Eurostat 2007.

todas as apresentações em <http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/conferencia.php>). Pode-se dizer que a própria definição de gestão de mobilidade reflete a definição aprovada pelo EPOMM.

Na conferência também foi lançado um apelo à participação nas "CIDADES MÓVEIS", uma rede/plataforma para cidades e organizações interessadas em planeamento da mobilidade local e gestão de mobilidade. A formação dessa rede ainda está em sua fase inicial.

2.1.2. História da gestão de mobilidade

A necessidade de Gestão da Mobilidade só foi reconhecida como uma importante ferramenta para a mobilidade sustentável em Portugal a cerca de quinze anos atrás. Vários Municípios, por conta própria ou em associação com outros, começaram a desenvolver estudos de mobilidade, e como resultado começaram a implementar projetos para aumentar suas áreas de pedestres; gestão de estacionamento nas áreas centrais; introdução de medidas destinadas à circulação moderada; desenvolvimento de serviços de transportes urbanos, dentro das linhas da cidade e nos centros históricos, com veículos elétricos em alguns casos; implementação de sistema de táxi coletivo em áreas de baixa densidade, etc.

2.1.3. Quais são as principais estratégias para a promoção e implementação de gestão de mobilidade em diferentes níveis de governo em Portugal?

2.1.3.1. Nacional

Políticas

O Governo tem definido um largo número de medidas em diversos instrumentos de planeamento do governo, tais como:

- Plano Nacional de Eficiência Energética (PNAEE), publicado como lei;
- Plano Nacional Alterações Climáticas (PNAC), publicado como lei;
- Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA);
- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), publicado como lei;
- Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS 2015) e Plano de Implementação da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (PIENDS), publicado como lei;
- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, publicado em 2009;
- Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas (PETI3+).

Programas de ação

Programa Operacional Acessibilidades e Transportes e Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade publicado como lei. Em 2011 foi publicado a Estratégia Nacional para a Deficiência (ENDEF 2011).

Legislação (incluindo taxas)

O Plano Nacional de Promoção da Bicicletas e Outros Modos Suaves (uma iniciativa do Parlamento Português em 2009) está sendo desenvolvido desde julho de 2010, sob a coordenação do IMT e por um grupo de trabalho interministerial.

Promoção e sensibilização

Durante o Euro2004, houve uma campanha nacional para o uso do transporte público para as deslocações aos jogos de futebol com várias ações. Esta promoção foi mantida na zona de Lisboa para os dois principais estádios de futebol, com placas de orientação específicas, por exemplo.

Em 2007, a resposta de Portugal ao Livro Verde da UE para uma «Nova Cultura de Mobilidade» baseou-se numa discussão nacional, com dois workshops sobre o tema (500 participantes) com os principais especialistas na área, e uma discussão pública com contribuições para o documento final, coordenada pelo IMT.

A iniciativa COM CE (2009) 279 para um Futuro Sustentável foi discutida com as principais partes interessadas e apresentada em vários workshops e conferências, coordenados pelo IMT.

Além disso, problemas de mobilidade, como Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e gestão de mobilidade, centraram-se em muitas conferências, coordenadas pelo IMT.

O IMT lançou em 2009/2010 o primeiro Prémio Acessibilidade aos Transportes, tendo a segunda edição em 2011/ 2012.

2.1.3.2. Regional

Políticas

A nível regional foram publicados os PROT - Planos Regionais de Ordenamento do Território) para as principais regiões.

O Plano de Melhoria da Qualidade foi aprovado para a Área Metropolitana de Lisboa e para a Região Norte.

Legislação (incluindo taxas)

Para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, as Autoridades Metropolitanas de Transportes desenvolvem os seguintes planos:

- PDU – Plano de Deslocações Urbanas
- POT – Plano Operacional de Transportes

O Pacote da Mobilidade (Diretrizes Nacionais para a Mobilidade) propõe a obrigação de Planos de Transportes e Mobilidade em todos os municípios com mais de 50.000 habitantes ou com capitais de distrito da cidade e recomenda-os às associações municipais.

Promoção e sensibilização

Centro de mobilidade e Observatório de Mobilidade em Lisboa - Interreg MARE (CCDR-LVT), com a cooperação de IMTT), que visam melhorar a eficácia das políticas e dos instrumentos de desenvolvimento regional através da troca de informação e partilha de experiências em torno de um fator chave para o desenvolvimento sustentável, a competitividade, a coesão económica e social das regiões metropolitanas.

2.1.3.3. Local

Políticas

O Plano Diretor Municipal (PDM) estabelece as normas para a ocupação e utilização do território municipal. As segundas gerações de PDM, que estão agora a ser desenvolvidos, têm em conta algumas preocupações de mobilidade sustentável, por meio da definição de redes de bicicletas e pedestres, zonas de acalmia de tráfego, e parâmetros de dimensionamento do nível de transporte público, etc.



Programas de ação

Alguns projetos foram realizados nos últimos anos para promover a gestão de mobilidade, tais como:

- 'A pé para a escola" pelos concelhos de Loures e Barreiro, fundada pela Fundação Gulbenkian;
- Bicicleta para a praia (Plano de Ciclismo de Almada)
- Planos de gestão de mobilidade para hospitais em Coimbra – projeto CIVITAS Modern e outros projetos CIVITAS do Porto e Funchal
- Volta ao Funchal em Autocarro - galardoado com o 3º Prémio da EPPOM em Melhor prática transferida internacionalmente em 2013 e venceu o leilão de transferência realizada em Bolonha, em 2012, para a ação de transferência mais digna realizado dentro CIVITAS MIMOSA-(2008-2013).

Promoção e sensibilização

Transporte público local e campanhas de promoção de modos suaves:

- Campanha Menos um Carro desenvolvida pela Carris em Lisboa.
- Campanha Sexta de Bicicleta, iniciativa da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta.



3. Atividades SEEMORE na Madeira

- Guia “Descobrir a Madeira de Autocarro”
- Tradução da informação, sobre mobilidade, em inglês e alemão
- Roteiros turísticos no Planear Viagem
- Divulgação de informação sobre o transporte público em diversas páginas web de interesse
- Promoção da deslocação em transporte público em grandes eventos
- Áudio guia para o Curral das Freiras
- Elaboração de um vídeo promocional do projeto
- Criação de roteiros e divulgação no Porto do Funchal
- Divulgação de ferramenta de cálculo de emissões
- Parceria com os museus do Funchal
- Promoção mútua do transporte público e do comércio local
- Disponibilização de um serviço de transporte de bicicletas na rede interurbana
- Continuidade da venda de títulos urbanos e início de venda de títulos interurbanos nos hotéis
- Formação em opções de mobilidade sustentável aos funcionários dos principais pontos de informação aos turistas na região.

4. Relatório sobre o Seminário nacional de partilha de conhecimento, A mobilidade sustentável em regiões turísticas

Local e participantes

O Seminário realizado na Câmara Municipal do Porto, no dia 28 de Novembro de 2014, contou com a presença do Instituto de Mobilidade e Transportes (IMT), bem como de representantes de 7 Municípios, 5 operadores de transporte público, 3 entidades promotoras de turismo, estudantes universitários de turismo e consultores na área de transporte e turismo.

Casos apresentados

As medidas de melhoria de informação ao turista, e aos residentes, foram vistas como medidas importantes e com forte potencial de replicação para as entidades presentes. Alguns dos participantes que já visitaram a Madeira, desconheciam a existência destes meios de informação. Entendeu-se que uma boa informação pode ser um fator de decisão relevante para o turista escolher o seu modo de transporte a utilizar nas suas férias. Uma informação completa e clara relativa aos modos de transporte sustentáveis permite que o

turista reduza a sua ansiedade na procura da solução mais adaptada, ou, mais ainda, pode ser um fator de escolha do destino turístico.

A apresentação do Instituto de Mobilidade e Transportes focou no papel essencial dos sistemas de mobilidade e transportes ao nível nacional e europeu. Em particular foi apresentado o papel estratégico das novas tecnologias e dos projetos europeus para cofinanciar a inovação neste setor.

A participação do Município de Torres Vedras apontou para o sucesso de medidas de melhoria do trânsito e de diversificação dos modos sustentáveis como a bicicleta e a marcha a pé. Um exemplo apresentado, entre outros, foi a implementação de uma faixa bus e Park&Ride, que resultou numa redução de 10 min na velocidade comercial do operador de transporte público.

A apresentação da mpt[®] mobilidade e planeamento do território. Lda. trouxe à discussão a importância do conceito de cidade acessível. Uma cidade/região turística deve ter uma arquitetura que seja adequada a qualquer tipo de utente seja ele residente ou turista, tendo em atenção os indivíduos com limitações físicas. As cidades com espaços amplos e acessíveis tornam-se mais atrativas ao turismo.

Da parte do Município de Santa Maria da Feira foram apresentadas diversas atividades turísticas que são desenvolvidas com turistas com necessidades especiais, sejam a nível motora, visual ou auditiva. Para estes turistas, a mobilidade tem de ser tratada com especial cuidado.

Todos os participantes no evento concordaram que as medidas desenvolvidas pela Madeira no âmbito do projeto SEEMORE são importantes para aumentar a atratividade dos transportes públicos perante os turistas, tornando este um serviço mais sustentável economicamente na medida em que pode aumentar a sua taxa de ocupação. Foi ainda apontado pelo representante do IMT que existem estudos que demonstram que fazer serviços de transporte separados podem reduzir a eficiência do transporte público. É disso exemplo o serviço escolas, que tem um custo inferior por aluno se estiver integrado com o serviço de transporte público regular.

Para o caso de regiões com pouca população e turistas, como as aldeias, atualmente o serviço de transporte público é reduzido ou inexistente, o que se torna difícil para a mobilidade dos turistas. Foi proposto pelo representante do IMT que seja feito um estudo de todas as necessidades de deslocação de forma a poder ser definida a melhor opção de transportes, integrando toda a procura de mobilidade da forma mais sustentável.

Em geral foi apontado que uma das barreiras à implementação das medidas discutidas são as ações dos políticos. Nas medidas controversas, os políticos são mais reticentes a implementá-las, geralmente não as implementam no último ano do mandato. Como exemplo de medidas controversas, em Torres Vedras foram criados 125 parcómetros na zona do centro, e parque a 5 minutos de distância pedonal. Esta medida a curto prazo, foi mal recebida por parte dos residentes e comerciantes. Concluiu-se que os técnicos têm de planear as atividades de implementação de acordo com as agendas políticas.

Por parte do IMT foi realçado que nos Planos de Mobilidade dos municípios deve estar incluída referência ao turismo, e que estes planos devem contar com a participação pública.

No entanto, é geral o problema de financiamento para a redação e implementação dos Planos de Mobilidade.

Para reflexão foi lançada a questão sobre como podem agir as Câmaras Municipais na regulamentação dos diferentes serviços de mobilidade oferecida aos turistas. É certo que estas atividades turísticas são uma fonte de receita, fica em questão se as empresas públicas podem entrar no ramo destas atividades, ou se deve ser unicamente para empresas privadas.

Em contato com os participantes e através do inquérito de satisfação com o evento, resultou que este é um tema que necessita de muita discussão e que o evento deveria ter uma duração superior. Espera-se continuar com o tema mobilidade e turismo noutros eventos a nível nacional.

Foto do seminário

