

Caro leitor,

Muitos dos recursos afetados ao planeamento da mobilidade sustentável são direcionados para as grandes cidades. No entanto, metade dos cidadãos europeus vive em cidades e vilas de menor dimensão, enfrentando desafios específicos. Nesta newsletter vamos olhar mais de perto para esses desafios, bem como para as oportunidades de uma mobilidade sustentável adequada à sua pequena escala. A metodologia SUMP é muito ajustada a essas cidades e vilas.

Comunidades de pequena escala na Europa



Tipologia prevalente de distribuição da população, clique para ampliar

A Europa é um continente altamente urbanizado, no entanto o equilíbrio entre comunidades de alta e de baixa densidade é variável entre países (ver [ESPON Fact sheet](#) e o mapa ao lado).

As definições de cidade pequena ou de cidade média variam substancialmente de país para país. [OECD](#) e [ESPON](#) têm tentado desenvolver uma definição comum.

Esta newsletter foca-se nos centros com menos de 100.000 habitantes e nos seus hinterlands rurais. De acordo com a ESPON existem 8.500 municípios entre 10.000 a 100.000 habitantes, onde residem cerca de 52% dos cidadãos europeus. Ao redor e entre cidades existem áreas periurbanas importantes, onde coexistem elementos urbanos e rurais.

Devido à densidade e proximidade da população e de empresas, as cidades são mais eficientes do que as áreas de baixa densidade ([EEA Relatório Técnico nº23/2015](#)). No entanto, a UE considera que as pessoas devem poder viver onde quiserem, com acesso a serviços públicos, transportes eficientes, redes energéticas fiáveis e Internet de banda larga em todo o território. As cidades pequenas e as vilas têm um papel decisivo a desempenhar na ligação das zonas rurais às grandes cidades e na preservação da **coesão territorial** da UE. Ou seja, a UE precisa de um território policêntrico, composto por pequenas e médias cidades bem como de áreas rurais e redes de cidades em alternativa às grandes metrópoles ([Relatório Interino de Coesão 2004](#)).

SUMP de pequena escala



A ([metodologia Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável](#)) (SUMP/PMT Plano de Mobilidade e Transportes, em Portugal), implica um planeamento intensivo e abrangente que pode ser muito pesado para cidades e vilas pequenas. No entanto, os municípios mais pequenos necessitam também de planeamento da mobilidade e a metodologia SUMP/PMT pode ser-lhes muito útil. Se existirem várias vilas ou cidades na região, a ferramenta **ferramenta POLY-SUMP** pode ser usada para fazer uma junção de SUMP. Saiba mais sobre o assunto no [CIVITAS webinar](#).

Em França, apenas cidades com mais de 100.000 habitantes têm que desenvolver um SUMP, designado por PDU ("Plan de Déplacement Urbain" / Plano de Deslocações Urbanas). Para cidades pequenas, existem duas opções voluntárias: podem optar por desenvolver um PDU completo, ou uma política geral de mobilidade, com exigências menos pesadas do que as requeridas legalmente por um PDU. Cerca de um terço dos pequenos municípios envolveram-se numa destas opções voluntariamente e o Ministério Francês pretende aumentar este número. Leia mais sobre PDUs e planeamento voluntário [aqui](#).

Em Portugal, um SUMP designado por **PMT** (Plano de Mobilidade e Transportes) foi proposto, a nível técnico, como obrigatório para todos os municípios com mais de 50.000 habitantes e para todas as capitais de distrito, e como recomendado para determinados grupos de municípios. Pequenos, médios e grandes municípios podem optar por participar num processo de PMT, tal como comunidades intermunicipais (CIM), que atualmente estão a fazer Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) no âmbito do Portugal 2020.

Recursos limitados



Judenburgo, Áustria

As cidades e vilas pequenas têm obviamente orçamentos menores, assim como equipas menos especializadas. Muitas cidades pequenas têm só uma pessoa que é responsável pelo planeamento urbano e de tráfego. Os processos de SUMP/PMT são frequentemente conduzidos por esta pessoa motivada, entusiasmada e com aptidões específicas. Projetos da UE e redes como **Cittaslow**, **Eurotowns**, **METREX** e **PURPLE** oferecem muito material de aprendizagem on-line (a maioria em Inglês), tais como o novo **CIVITAS e-courses**.

Devem existir oportunidades de formação no idioma local, tendo em conta o contexto nacional. Com o **ENDURANCE** temos vindo a oferecer conselhos adaptados e disponibilizado redes de contactos e troca de conhecimentos entre grandes e pequenas cidades. Isso pode fazer uma grande diferença, em especial nas cidades pequenas. Por exemplo, em **Judenburg**, Áustria (9.000 habitantes), o apoio externo oferecido pelos projetos **ADVANCE** e **ENDURANCE**, foi o principal impulso para iniciar o processo de SUMP/PMT. A cidade de Judenburg foi ajudada a lidar com um processo bastante complexo e a introduzir o conceito de planeamento da mobilidade urbana sustentável mais fortemente na atividade do serviço municipal. Um outro exemplo é a cidade polaca **Tomaszów Mazowiecki** (65.000 habitantes), onde o nosso ponto focal nacional CIFAL Plock, ajudou a cidade a definir os primeiros passos de um SUMP/PMT com base numa consulta pública intensiva que levou à construção de uma visão comum para a cidade até 2020. Leia mais aqui [aqui](#).

Atraindo a força do trabalho criativo



Muitas cidades e regiões europeias enfrentam uma diminuição da população (ver [Relatório de Projeto CIRES](#) ou [artigo VOX](#)). Este facto ocorre a par de uma diminuição de recursos humanos, oportunidades de emprego, serviços públicos e funções comerciais; um declínio que acelera ainda mais a queda da população. Este círculo vicioso é descrito em ["encolhendo as pequenas cidades na Hungria"](#). Outras cidades próximas de grandes cidades mudaram completamente as suas características e transformaram-se em cidades/subúrbios, sem identidade, para onde aflui uma população pendular à procura de habitação mais baratas. Veja, por exemplo esta interessante análise em [Fórum de Construção e Ambiente](#), da Escócia.

De acordo com o especialista americano em revitalização dos centros das cidades **N. David Milder**, a estratégia de atrair empresas externas, geradoras de uma grande número de postos de trabalho, falha muitas vezes. O truque é atrair novos residentes que não precisam de emprego, ou que irão trazer os seus empregos ou que poderão criar os seus próprios empregos. As evidências demonstram que o emprego e o crescimento seguem pessoas criativas, tais como especialistas em informática, arquitetos, professores, escritores, artistas e artesãos (a "força de trabalho criativa"), tanto quanto as pessoas criativas seguem o emprego, o crescimento e os lugares atrativos. Leia mais em [ESPON Observatório do Território No. 5](#); e veja na página 19 uma lista de profissões criativas. Orientações para as autoridades locais estão disponíveis na brochura [Estratégias criativas para Pequenas e Médias Cidades: Guia para as Autoridades Locais](#).

A mão-de-obra criativa não é apenas atraída pelas grandes cidades. A cidade pequena ou a vida rural ainda é atraente para um número substancial de pessoas. Especialmente agora que as novas tecnologias, maiores oportunidades de mobilidade e padrões de trabalho mais flexíveis tornaram possível uma "vida urbana" em todos os lugares. Além disso, as cidades pequenas e as áreas rurais têm recursos adicionais, como a beleza natural, o património cultural e habitação a preços acessíveis. Na verdade, cada cidade deve procurar a sua própria marca e identidade e comercializá-la a uma escala alargada. Leia o exemplo da cidade **Roanoke** (98.465 habitantes) nos EUA, ou o **Soho Solo** projeto que atraiu 500 famílias para pequenas aldeias na região de Gers em França.

Cidades cicláveis e pedonais com lugares interessantes



Zonas pedonais e cicláveis e espaços públicos atraentes tornaram-se os principais argumentos para atrair e reter residentes. Ver, por exemplo, este vídeo no projeto [Destino Portsmouth](#) (95.000 habitantes, EUA), onde uma nova política de uso do solo incentiva a mobilidade sustentável no centro da cidade em vez de promover a expansão urbana.

As cidades mais pequenas têm a vantagem das distâncias menores, mas são muito orientadas para o uso do carro. Mesmo na ciclável Walhalla na Dinamarca a [investigação](#) demonstra que este facto é o maior obstáculo para a mobilidade ciclável. Em municípios menores as grandes ciclovias são irrealistas face às distâncias e ao número de utilizadores previstos. O foco pode estar em soluções criativas, por exemplo, as chamadas estradas 2-1, onde as faixas do tráfego motorizado são reduzidas a uma faixa, enquanto o tráfego "suave" recebe uma grande pista claramente marcada em ambos os lados. Quando dois carros se cruzam, deslocam-se para as pistas laterais a fim de passarem. Soluções de coexistência muitas vezes funcionam bem com volumes de tráfego motorizado baixos.

Mais e mais cidades começam a perceber a importância de infraestruturas pedonais e cicláveis. Por exemplo, a cidade de Torrelodones (23.000 habitantes) em Espanha era um caso típico de expansão suburbana altamente motorizada até à introdução de um SUMP onde se desenvolveram redes pedonais e de bicicletas. Focaram-se em locais-chave tais



Portsmouth antes e depois

como escolas, centros desportivos, edifícios culturais, etc. O município foi apoiado pelo nosso Ponto Focal Nacional Gea21 (Leia mais sobre a sua estratégia aqui) [aqui](#)). A cidade de Veenendaal (63.000 habitantes) é uma das 10 melhores cidades cicláveis da Holanda. Esta excelente ([publicação](#)) mostra como as infraestruturas associadas às bicicletas foram uma parte integrante do desenvolvimento de novos empreendimentos residenciais em Veenendaal (e outras cidades).

Sensibilização



Dia sem carros em Ramnicu Valcea

Medidas de gestão da mobilidade, tais como campanhas, oferta de informação e formação são adequadas para as cidades pequenas, dado que têm baixos custos e uma alta relação custo-benefício. O projeto MMOVE desenvolveu uma [toolbox](#) (ferramenta) com medidas de gestão da mobilidade que têm sido implementadas e testadas por cidades pequenas.

Os municípios Romenos de Ramnicu Valcea (99.000 habitantes) e Odorheiu Secuiesc (34.000 habitantes) investiram muito em atividades de sensibilização, como a campanha de tráfego para crianças em idade escolar "Traffic Snake Game" (Jogo da Lagarta), o Dia Sem Carros e a Semana da Mobilidade. Leia mais sobre as experiências nos municípios de [Ramnicu Valcea](#) e [Odorheiu Secuiesc](#).

Soluções de pequena escala de transporte público



Devido à menor população, uma cidade pequena nunca pode fornecer soluções de transporte público com grande capacidade como uma metrópole. Por isso, deve encontrar soluções criativas bem como garantir boas ligações de transportes públicos para cidades maiores. Também é possível trazer serviços importantes para as pessoas, por exemplo, através de soluções de e-government, das compras online, das consultas de saúde que são realizadas numa cidade ou vila diferente todos os dias.

Em especial nas áreas rurais, as pessoas sem acesso a um carro estão em risco de privação e isolamento. A maior proporção de idosos nas áreas rurais agrava o problema (veja, por exemplo, o relatório [2013 Defra Rural Ageing Research](#) no Reino Unido). É simplesmente demasiado caro proporcionar transporte público regular. Assim, o transporte a pedido e os serviços de transporte de comunidade ou voluntários, são soluções possíveis.



Aqui estão alguns exemplos e recursos interessantes:

- Factsheet [Transporte a Pedido em cidades médias](#) (França)
- Em Arlon (29.000 habitantes), na Bélgica, os cidadãos podem ligar para um gabinete de mobilidade local para saber como realizar a sua viagem. Se não houver outra alternativa, podem reservar o transporte a pedido [FlexiTEC service](#) (link em francês) pelo preço de um bilhete de autocarro normal.
- A Independent Transportation Network of America (Rede de Transporte Independente da América) oferece viagens porta-a-porta. As pessoas pagam com créditos que ganharam na venda do seu carro ou oferecendo-se voluntariamente para conduzir quando ainda podem. Os organizadores estão articulados com lojistas e centros de saúde para cofinanciar viagens feitas por pessoas mais velhas. Veja o seu [vídeo YouTube](#).
- [Siilinjärvi área na Finlândia](#): O Service Line é um minibus usado por dois centros de dia, durante quatro horas por dia, sendo utilizado o resto do tempo como um serviço de transporte público a pedido.
- A cidade de Mechelen (83.000 habitantes) na Bélgica anunciou recentemente que vai começar a vender vouchers de táxi para os habitantes carenciados e com mobilidade reduzida. A cada três meses, os utilizadores podem usar até 20 vales de 2,5€, que compram por 1,25€. Uma viagem de táxi custa 2,5€ mais 1,7€ por Km.

Gerindo o transporte motorizado

Em regiões de baixa densidade, o carro é muitas vezes o único modo conveniente ou possível para deslocações de maior distância até um centro urbano (cidade). Para o comércio local de uma cidade pequena conseguir competir com as cidades vizinhas, centros comerciais e grandes cidades, o seu centro urbano precisará de ponderar o grau de utilização do carro com infraestruturas seguras e atrativas para as deslocações a pé, em bicicleta e em transporte público. Consulte o website [100 Ways to Help the High Street](#) e a brochura [pequenas e médias cidades RAISING THE GAME](#) para obter dicas.



O carsharing é difícil em cidades pequenas, e é principalmente promovido por voluntários (ver [momo fact sheet](#)). Também é possível partilhar a frota municipal com os residentes à noite e aos fins-de-semana, como fez a cidade Sueca de [Linköping](#) (97.000 habitantes) com a sua frota de carros a biogás.

Por último, mas não menos importante, a circulação e tráfego de mercadorias pode ser um grande peso para as pequenas vilas e cidades. Mais uma vez, enumeramos alguns links interessantes e exemplos:

- O projeto [ENCLOSE](#) logística urbana em pequenas e médias cidades históricas Europeias.
- A ([Nota CIVITAS sobre de Políticas de logística urbana](#)) em pequenas e médias cidades.
- Na Suécia, em [Borlänge](#) (50.000 habitantes) e em outros três municípios rurais foi montado um centro de distribuição, em 1999, para consolidar as entregas de produtos alimentares para escolas e outras organizações municipais, reduzindo a quantidade de entregas até 75%.

Enfoque nas oportunidades



É claro que as cidades pequenas e vilas enfrentam desafios significativos quando se trata de mobilidade sustentável, mas também têm muitas oportunidades. Além disso, não deve esquecer-se, a sua interação com áreas urbanas maiores. Para citar a rede PURPLE: "Os problemas são frequentemente abordados a partir das necessidades dos centros urbanos e não de oportunidades existentes nas áreas periurbanas".

Próximos Eventos

- **Conferência Futuro Urbano Global**,
2 e 3 de Março de 2016, Graz, Áustria.
<http://www.urbanfuture.at/en/>
- **Smarter Travel LIVE 2016**
17 e 18 de Março de 2016, Milton Keynes, UK
<http://www.smartertravellive.com>
- **Conferência e Exposição Cidades Inteligentes (Smart Cities) para o Sudeste da Europa**,
5 a 7 de Abril de 2016, Sofia, Bulgária.
<http://viaexpo.com>
- **Cimeira Cidades Inteligentes (Smart Cities)**,
6 e 7 de Abril de 2016, Frankfurt, Alemanha.
<http://smartcityseries.net/frankfurt/>
- **3ª Conferência Europeia sobre Planos de Mobilidade Urbana Sustentáveis**
12-13 Abril de 2016, Bremen, Alemanha
<http://www.eltis.org/SUMP2016>
- **Design e a Cidade**,
19 a 22 de Abril de 2016, Amsterdão, Holanda.
<http://designandthecity.eu/>
- **20ª Conferência Europeia sobre Gestão de Mobilidade**,
1 a 3 de Junho de 2016, Atenas, Grécia.
<http://ecomm2016.com/>

Para mais eventos por favor visite [Calendário EPOMM](#).



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