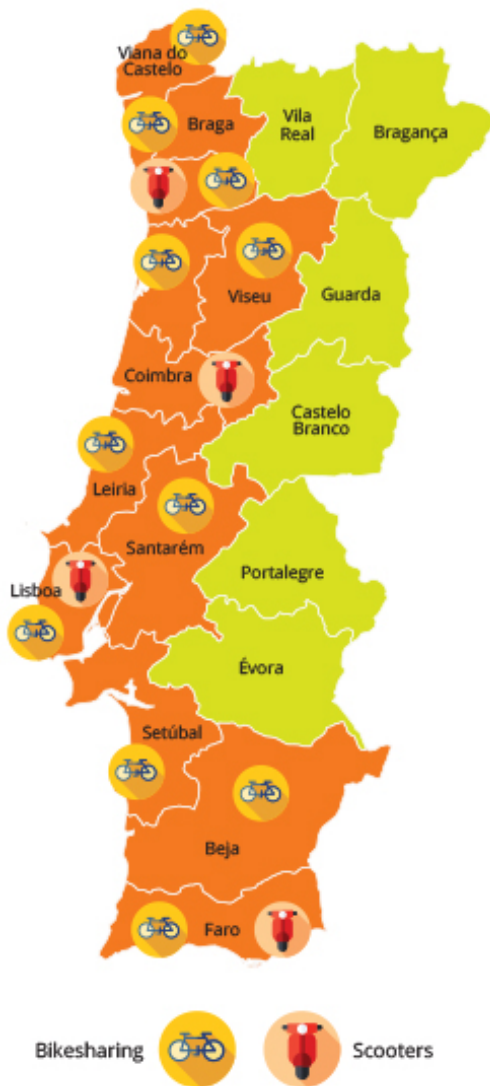


7/5/2019

Menos carros, novos espaços A micromobilidade e os desafios para as cidades

As cidades estão em profunda mudança e a micromobilidade tem uma importância destacada no novo paradigma dos centros urbanos. Mas que desafios levantam os novos modos de transporte à gestão do espaço público?





Trotinetas, bicicletas e *scooters* fazem parte dos meios de transporte da micromobilidade. Existem duas formas de recorrer a estes equipamentos para fazer as deslocações dentro das cidades: pagando um serviço de partilha de trotinetas, bicicletas e *scooters* ou comprando estes equipamentos. Coexistem os dois cenários nas cidades, mas a partilha ganha cada vez mais expressão. As mais-valias são múltiplas: menor tráfego automóvel no interior das cidades, melhoria da qualidade do ar e uma nova economia em torno da micromobilidade. A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), no relatório de abril de 2019 designado “Transport demand and CO₂ emissions to 2050”, refere que a procura por todos os meios de transporte nas cidades vai duplicar entre 2015 e 2030.

Já a consultora McKinsey efetuou um estudo no qual concluiu que, na Europa, em 2030, a micromobilidade pode valer mais de 150 biliões de dólares, e em todo o mundo, esse número pode aspirar aos 500 biliões de dólares.

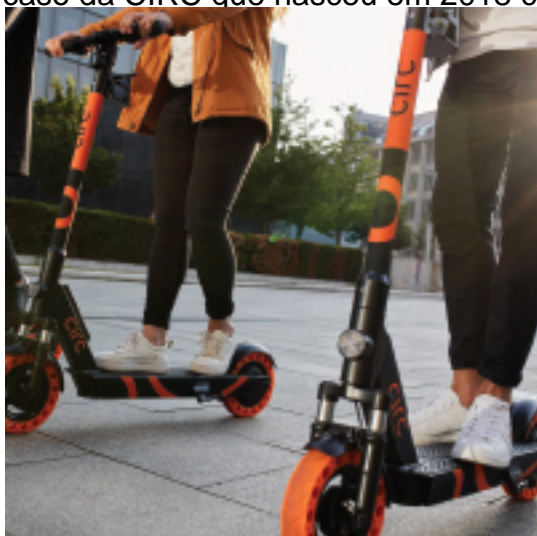
Um outro estudo, da consultora Deloitte, intitulado “Small is beautiful”, refere que “a micromobilidade é uma tremenda oportunidade para as cidades e operadores, ajudando a

resolver alguns dos mais difíceis desafios dos transportes nas cidades, tais como congestionamento, emissão de gases poluentes e a qualidade do ar”.

Em Portugal, a micromobilidade também já está nas ruas das grandes cidades. Há bicicletas, tradicionais e elétricas, há *scooters* e trotinetas.

Trotinetas

Em Lisboa, desde outubro do ano passado, eclodiram as trotinetas elétricas e partilhadas. Atualmente, são já nove as empresas em operação: Lime, hive, Tier, Bungo, VOI, Wind, CIRC, Bird e Frog. Algumas destas empresas expandiram para outras localidades, como é o caso da CIRC que nasceu em 2018 com o nome Flash.



A empresa alemã chegou a Portugal em janeiro e tece elogios à facilidade de implementação do projeto que tem também como objetivo sensibilizar a sociedade para a correta utilização destes equipamentos. **«A receptividade tem sido bastante positiva. Da perspetiva autárquica, o facto de estarmos em oito municípios em Portugal – somos a operadora a partilhar trotinetas elétricas no maior número de cidades – comprova isto mesmo. Estamos em Lisboa, Faro, Coimbra, Almada, Maia, Cascais, Gondomar e Matosinhos, trabalhando em conjunto com os municípios para promover uma utilização responsável e para que os modos de mobilidade suave sejam cada vez mais uma opção conveniente para o utilizador».**

Felix Petersen, diretor-geral da CIRC para Portugal, adianta que, **«do lado dos cidadãos, temos sentido uma grande adesão em todas as cidades onde estamos. 70% dos nossos utilizadores são domésticos, o que comprova que a mobilidade suave é já um modo de transporte viável e que os portugueses usam frequentemente».**

A presença em Portugal começou com um projeto-piloto em Faro, em fevereiro de 2019 e, no mês seguinte, iniciaram a operação em Lisboa e Coimbra. Felix Peterson comenta que **«as cidades têm procurado fazer um caminho de devolução do espaço público às**

peças. O espaço que o transporte individual ocupa na cidade é excessivo e, por isso, a micromobilidade tem sido considerada pelas cidades como uma opção mais equilibrada e que de facto defende a harmonia entre os vários atores do espaço urbano. Os dados gerados pela utilização destes novos modos de mobilidade suave, que têm tido uma adesão muito rápida por quem vive, trabalha, estuda ou visita as cidades, vai permitir que seja mais fácil compreender a realidade e a dinâmica urbana: será a própria experiência dos utilizadores a demonstrar o que está a funcionar corretamente e onde é importante agir. Isto porque partilhamos com os municípios estes dados em tempo real».

A concorrência é encarada como uma mais-valia, diz o responsável da CIRC, mas Felix Peterson recorda que «um grande número de operadoras em circulação levanta por vezes a questão do ordenamento do espaço público». Deste modo, a CIRC quer minimizar a “desarrumação” que a micromobilidade está a gerar nas cidades criando um sistema de incentivo ao bom estacionamento da trotineta. «Temos criado soluções para promover uma utilização responsável, como o facto do incentivo financeiro que damos ao estacionamento nos *hotspots* e a georreferenciação destes na nossa *app*, para que os utilizadores saibam onde se localizam – somos a única operadora com estas duas funcionalidades. Se a procura pelas trotinetas for suficientemente elevada e se as trotinetas estiverem todas a ser utilizadas, então é porque há espaço para todos», conclui o responsável.

Bicicletas

As bicicletas, convencionais ou elétricas, são também uma opção para muitas das pessoas que se deslocam dentro da cidade. Em Lisboa, há dois projetos de partilha de velocípedes, nomeadamente a GIRA e a JUMP.



A GIRA Bicicletas de Lisboa, gerida pela EMEL, conta já com mais de 1,7 milhões de viagens realizadas e tem tido, regularmente, mais de 120 mil viagens por mês, com valores que ultrapassam as quatro mil viagens por dia, nos dias úteis. O sistema de bicicletas

partilhadas da cidade de Lisboa tem neste momento 20 mil utilizadores com passe anual ativo e emite diariamente uma média de 20/30 passes (diários).

As vermelhas JUMP estão espalhadas pela capital portuguesa desde o passado mês de março. Uma vez que o sistema partilha a mesma app com a Uber (plataforma TVDE), a adesão dos utilizadores foi instantânea (já que é menos uma aplicação a descarregar). Inicialmente foram colocadas nas ruas 750 bicicletas, mas três meses depois, a empresa anunciou a colocação de mais mil velocípedes à disposição dos utilizadores.

Scooters

Antes das bicicletas e das trotinetas partilhadas foram as *scooters* o primeiro modo de micromobilidade a emergir em Lisboa. Atualmente, eCooltra e acciona são as duas empresas com motociclos na capital portuguesa. Paulo Martins, city manager da eCooltra, confessa que **«a nova era da mobilidade chegou para ficar e os portugueses estão dispostos a fazerem parte dela. Há novos utilizadores a entrar na plataforma todos os dias, um sinal da boa aceitação do serviço pelos habitantes locais. Em paralelo, temos um bom relacionamento com o governo local e com a administração pública e trabalhamos juntos em iniciativas e projetos»**.



Dois anos depois de iniciar operação em Lisboa, a eCooltra passou a ter a concorrência direta da espanhola acciona, todavia, Paulo Martins é taxativo em afirmar que **«a concorrência significa apenas que o negócio é interessante. Todos os dias encontramos novos desafios, essa é a natureza do negócio»**. Questionado sobre a gestão e ordenamento do espaço público, o city manager da eCooltra adianta que **«olhamos para a mobilidade como o futuro das nossas cidades. Os municípios devem apostar forte na criação de mais espaços dedicados a todas as alternativas de mobilidade»**.

Quanto à regulação para os novos modos de micromobilidade, Paulo Martins garante que **«estamos muito satisfeitos. Acima de tudo, queremos garantir que os nossos**

utilizadores circulam com segurança, de acordo com toda a legislação. É necessário definir bem as regras, por mais atraentes que sejam os negócios de mobilidade, a segurança e a perfeita integração com os cidadãos e com o espaço urbano. No fundo, tem que ficar claro para todos».

Governo francês aposta em legislação própria

As trotinetas, as bicicletas e as *scooters* surgiram nas cidades quase do dia para a noite, e com elas, algumas críticas, uma vez que todo este arsenal de mobilidade urbana era deixado nos passeios e em lugares de estacionamento. Também os utilizadores não respeitam por vezes as zonas de circulação. Este cenário conduz à necessidade de legislação, o que, por exemplo, já foi feito em França. O Governo francês decidiu incluir no código de circulação as trotinetas e outros meios de transporte semelhantes. As novas regras devem entrar em vigor em setembro e o seu incumprimento está sujeito a coimas, que variam dos 35 aos 135 euros. Entre as medidas anunciadas, está a limitação de velocidade das trotinetas a 25 km/h, e a proibição de circulação nos passeios, com exceção para os casos em que as câmaras municipais assinalem as vias para esse efeito. Existindo ciclovias, as trotinetas devem circular nestas vias. Nos casos em que não existem, apenas podem circular em vias com uma velocidade máxima de 50 km/h. A utilização das trotinetas está proibida até aos oito anos, e até aos 12 anos, os utilizadores devem usar obrigatoriamente capacete. A legislação considera ainda que a trotineta só pode transportar uma pessoa e que o uso de auscultadores está proibido. Os equipamentos devem ainda ter luz dianteira e traseira acesas durante a noite em momentos de menor visibilidade. A ministra dos Transportes daquele país, Elisabeth Borne, afirmou que *“a rápida expansão das trotinetas é uma boa notícia porque responde a uma necessidade de mobilidade e não poluem. No entanto, o seu crescimento na cidade foi um pouco anárquico e era necessário regulação”*.

ENTREVISTA

Scott Shepard – chief Commercial Officer da Free2Move

«A coordenação é fundamental para o sucesso»



Natural de Los Angeles, Scott Shepard, chief Commercial Officer da Free2Move, e expert em micromobilidade partilhada, planeamento urbano e MaaS, explica o que é a micromobilidade e os desafios criados às cidades pelos novos modos suaves de transporte.

Transportes em Revista (TR) – O que é a micromobilidade?

Scott Shepard (SS) – A micromobilidade é uma forma de mobilidade intuitiva e *user friendly*, que dá ao utilizador a capacidade de se deslocar de uma forma imediata pela cidade. O termo vem do facto deste integrar modos de transporte pequenos, ágeis e de fácil acesso. Os operadores e os modos de micromobilidade variam de cidade para cidade, um pouco por todo o mundo, mas no geral, estão incluídas as *scooters*, as bicicletas elétricas e convencionais, e ainda as trotinetas elétricas.

TR – Como e quando surgiu o conceito de micromobilidade?

SS – O conceito de micromobilidade já existe há algum tempo, mas eclodiu exponencialmente em 2018, com o aparecimento das trotinetas Bird em Santa Mónica, na Califórnia. Desde então, a micromobilidade cresceu rapidamente por toda a América do Norte e, posteriormente, para o continente europeu, e um pouco pelos quatro cantos do mundo.

TR – Como podem as cidades adaptar-se aos novos modos de micromobilidade?

SS – A coordenação é fundamental para o sucesso, no que diz respeito à gestão do espaço público. Assim, gestores municipais e operadores de mobilidade devem trabalhar conjuntamente na definição de espaços apropriados quer para a circulação, quer para o estacionamento destes modos de micromobilidade.

TR – Qual a importância da regulação destas novas formas de mobilidade?

SS – A regulamentação é necessária para: permitir que as empresas entendam as regras nas quais devem operar; e fornecer aos municípios as ferramentas e melhores práticas para garantir a segurança e a integração dos modos suaves com a tradicional rede de transportes públicos. Além disso, mais que a legislação a nível nacional, é necessária a supervisão local/municipal para garantir que os operadores cumprem efetivamente os regulamentos e não desregulem a gestão do espaço público.

TR – Os gestores do espaço urbano devem “agir” ou “reagir” perante a entrada de novos operadores?

SS – Tradicionalmente, os gestores do espaço público tinham uma postura de reação perante o aparecimento de novos agentes de mobilidade. No entanto, muitas cidades (como é o caso de Lisboa) adoptaram uma abordagem muito pró-ativa em relação à mobilidade partilhada e consideram a interação como a melhor forma de obter os resultados mais desejados relacionados com a sustentabilidade. Esta é uma das razões pelas quais a capital portuguesa é vista como líder em mobilidade sustentável e ganhou vários prémios pelo trabalho desenvolvido neste setor.

TR – Andar a pé pode ser considerado uma forma de micromobilidade?

SS – Caminhar deve ser considerado a forma mais básica de mobilidade nas cidades. Além disso, os peões e os locais para a sua segura locomoção devem ser sempre considerados perante todas as restantes formas de micromobilidade emergentes.

TR – Lisboa é uma das cidades europeias com o maior número de operadores de micromobilidade. Porque é que a capital portuguesa é a cidade ideal para o desenvolvimento destes serviços?

SS – Lisboa já é reconhecida globalmente e tem o tamanho perfeito para o teste e o desenvolvimento destes novos serviços de micromobilidade. Juntamente com um ecossistema de *stakeholders* públicos e privados que apoiam estes projetos, Lisboa tornou-se o local de eleição para novos prestadores de mobilidade.

por Sara Pelicano e Pedro Venâncio

Por:

Fonte: