

2º Encontro Nacional de Grupos Promotores da Mobilidade Urbana em Bicicleta

<http://mubi.pt/2-encontro-grupos-mobilidade-bicicleta/>

CONCLUSÕES DOS GRUPOS DE TRABALHO

4 de fevereiro de 2017

O 2º Encontro Nacional de Grupos Promotores da Mobilidade Urbana em Bicicleta correspondeu a um espaço de partilha de conhecimentos e experiências, entre os diversos participantes, e de debate em torno das questões da mobilidade urbana e do ativismo pelo uso da bicicleta.

Na tarde de Sábado, procurou-se fomentar a discussão, através de dinâmicas de trabalho em grupo, procurando ajustar estratégias e concertar posições entre organizações. Foram propostos seis temas a discussão, como possíveis passos para a criação de uma estratégia e estrutura nacional de *advocacy* pela mobilidade em bicicleta:

1. Plataforma de comunicação entre grupos/organizações - o quê, como, gestão...;
2. Observatório “interno” da mobilidade em bicicleta - quem somos, monitorização de práticas de transporte...;
3. Autárquicas 2017 - como pôr a mobilidade em bicicleta na agenda;
4. Como agir de forma concertada para influenciar o Plano Nacional para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves;
5. Mobilização e envolvimento de todos (mulheres e homens) no ativismo pela mobilidade em bicicleta;
6. Como envolver atores económicos (pequenas e grandes empresas e a indústria da bicicleta) no ativismo e *advocacy*.

Num primeiro momento, foi pedido aos participantes para se distribuírem por seis mesas, de forma a constituir grupos de trabalho com 6 a 8 elementos, com o propósito de cada conjunto discutir um dos temas de forma mais aprofundada, refletindo sobre o problema proposto, conjugando saberes e contrapondo diferentes pontos de vista.

Após 75 minutos, os grupos de trabalho foram convidados a expor a reflexão que desenvolveram e a apresentarem algumas hipóteses de trabalho para o futuro próximo, nomeadamente no que se refere a uma maior cooperação entre organizações, ao desenvolvimento de uma estratégia coordenada de intervenção ou a um maior envolvimento dos utilizadores da bicicleta no ativismo.

Em plenário foram então debatidas as propostas apresentadas pelos vários grupos de trabalho tendo sido enriquecida a reflexão. Este espaço mais alargado de debate permitiu sinalizar algumas debilidades, sugerir alterações, mas também expressar o contentamento e entusiasmo com várias das hipóteses apresentadas.

Apontam-se de seguida as principais conclusões de cada grupo de trabalho:

1. Plataforma de comunicação entre grupos/organizações (o quê, como, gestão...)

- fez-se apelo a uma abordagem realista, apontando-se passos concretos, para a efetiva concretização de uma plataforma de encontro entre grupos promotores da mobilidade em bicicleta;
- desde logo, lançar um convite às várias organizações, questionando se estão interessadas em aderir à iniciativa;
- a plataforma terá como principais objetivos fomentar a entreajuda e a troca de informação entre grupos, e ganhar maior força institucional;
- foram sugeridas três ferramentas:
 - (a) um canal de comunicação (*online*), entre os vários grupos, procurando aumentar e melhorar a inter-relação. Não se trata de um canal de trabalho, mas sobretudo um meio de contacto;
 - (b) uma plataforma que permitisse gerir informação. Este canal deverá ser entendido como uma plataforma de congregação de informação, podendo ser visto como uma ferramenta de trabalho. A informação reunida neste “portal”, poderá ser bastante diversa, abrangendo quer a divulgação de iniciativas, quer a partilha de conteúdos entre organizações (documentos técnicos, boas práticas, casos de sucesso);
 - (c) encontro nacional de grupos promotores, permitindo contactos pessoais, desenvolver laços e aprofundar as relações.

2. Observatório “interno” da mobilidade em bicicleta (quem somos, monitorização de práticas de transporte...)

- dada a dimensão e a ambição do projeto, foi proposto um roteiro para a constituição do observatório;
- foi sugerido distinguir-se dois âmbitos de trabalho: a escala nacional (com um sentido mais global mas exigindo-se uma ação mais estruturada) e a escala local (com um sentido mais diverso e flexível na operacionalização);
- à escala nacional apontou-se a importância de entrar em contacto com entidades responsáveis pelas estatísticas ou a caracterização da mobilidade, nomeadamente o INE (em relação ao próximo *Census*, de forma a ter uma perspetiva mais atenta à mobilidade activa), o IMT/ AMT e as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto (em relação a inquéritos de mobilidade);
- foi sugerido inventariar, no curto prazo, todos os grupos promotores da mobilidade em bicicleta, a nível nacional, lançando-se um inquérito de caracterização das organizações e seus associados (e mapeando a sua distribuição geográfica);
- para um momento posterior, foi proposto organizar uma candidatura conjunta, envolvendo o maior número daquelas associações, para a formalização de uma estrutura que fique responsável por caracterizar a mobilidade em bicicleta a nível nacional. Propôs-se que essa estrutura tivesse “figura legal”, de modo a dar um peso específico à iniciativa e permitir a captação de fundos que permitam a efetiva

constituição de um observatório. Sublinhou-se que sem recursos financeiros o projeto terá muita dificuldade em progredir.

- propôs-se, assim, a formalização de um “observatório dos utilizadores”, que pretende proceder não só ao levantamento da situação atual como à análise da evolução das práticas de transporte, a nível nacional, de forma metódica. Esta análise poderá levar à construção de um *ranking* de cidades amigas da bicicleta, como forma de promover este tipo de modo de transporte em Portugal;
- foi destacada a importância de dar espaço a iniciativas de base local, não havendo necessidade de grandes formalidades ou a criação de estruturas administrativas, de forma a agilizar os processos e a ser possível obter resultados concretos num curto espaço de tempo. Foi sugerida a possibilidade de se uniformizar inquéritos ou procedimentos relacionados com contagens e análises quantitativas;
- foi ainda abordada a questão de mensurar a performance dos sistemas locais, alertando-se para as limitações ou desvios que alguns indicadores podem apresentar.

3. Autárquicas 2017 (como pôr a mobilidade em bicicleta na agenda)

- foram sugeridas várias estratégias para introduzir o tema da bicicleta na agenda política, no âmbito das eleições autárquicas, a realizarem-se no início do próximo outono;
- sublinhou-se a importância de conjugar uma abordagem a partir de uma perspetiva nacional (procurando uma posição conjunta) com uma ação de base local (atenta às idiossincrasias do município em questão);
- cada associação ou grupo promotor deverá definir a melhor abordagem aos candidatos (carta, inquérito) e estabelecer um calendário para a ação;
- os contactos deverão ser realizados a todos os candidatos, e procurar-se-á anunciar a iniciativa nos média;
- após recolha e sistematização da informação (programas eleitorais, posições públicas), deverá ser estabelecido contacto sugerindo alterações ou inovações. A observação e análise das propostas políticas não tem que restringir-se às questões estritamente relacionadas com o uso da bicicleta, mas poderão abarcar temas conexos, como o espaço público, a segurança do meio rodoviário, a mobilidade ativa;
- deverão ser publicados os resultados, procurando informar os cidadãos em relação a esta iniciativa, nomeadamente na Semana da Mobilidade;
- pretende-se promover a discussão na esfera política e mediática;
- se não houver resultados concretos foi sugerido - com um certo tom jocoso - que se deveria, então, criar para as próximas eleições um partido ou movimento cívico pelo uso da bicicleta...

4. Como agir de forma concertada para influenciar o Plano Nacional para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves

- há muito pouca informação sobre a eventual elaboração de um novo Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves (a MUBI chegou a solicitar informações em janeiro de 2017, não tendo ainda obtido qualquer resposta);
- importa questionar, a uma só voz, o Ministro do Ambiente Eng. Matos Fernandes em relação a esta questão, compreendendo quais são as intenções do governo (nomeadamente do que se trata, do seu calendário, de como será concretizado);
- sugeriu-se aproveitar o *momentum* do encontro e procurar que um dos resultados deste fim-de-semana correspondesse à rápida concretização desta iniciativa;
- foi proposto redigir uma carta subscrita por todos os grupos promotores presentes no encontro. Foi ainda sugerido que esta missiva poderia ser transportada em bicicleta e entregue em mãos, à porta do Ministério, por um largo conjunto de ciclistas, numa ação mediática;
- fez-se notar que o Governo deverá criar uma Comissão de Acompanhamento, pelo que importa assegurar presença nesse *forum*. Tem-se como objetivo integrar as associações no debate e construção do plano.

5. Mobilização e envolvimento de todos (mulheres e homens) no ativismo pela mobilidade em bicicleta

- foi destacada a importância de se realizarem mais encontros físicos, entre grupos promotores e por parte dos grupos locais. O contacto pessoal leva a um maior envolvimento e compromisso dos intervenientes;
- foi proposta a realização de *workshops* sobre assuntos relacionados com a bicicleta e mobilidade sustentável.
- sugeriu-se ainda a realização de debates em torno de questões mais polémicas, gerando algum “bruaá” e atraindo atenções. Poderá ser também interessante partilhar experiências (por exemplo em torno de viagens de bicicleta de longo curso) ou a promoção de ciclos de cinema com filmes que suscitem a reflexão em torno da sustentabilidade da mobilidade;
- o grupo aconselhou a um maior dinamismo em torno de alguns projetos que convidem à participação física para além da participação *online* (como o “Bike Buddy” ou o “Sexta de Bicicleta”) que são importantes para a entrada de novos utilizadores;
- sugeriu-se ainda promover eventos para famílias e adultos (como uma “experiência matinal de bicicleta”), aulas ou encontros ao ar livre (piqueniques) que cativem as pessoas e destaquem o prazer de andar de bicicleta;
- reforçou-se a ideia de que importa transmitir e desenvolver uma visão positiva e colocar o acento tónico nos benefícios do uso da bicicleta.

6. Como envolver actores económicos (pequenas e grandes empresas e a indústria da bicicleta) no ativismo e *advocacy*

- fez apelo a uma adaptação do discurso, e argumentação, por uma mobilidade sustentável à realidade e cultura empresarial. Importa compreender o interlocutor e ajustar a abordagem a cada caso concreto. Será fundamental sublinhar os ganhos inerentes a uma alteração de políticas da empresa ou à associação da mesma a iniciativas por práticas mais saudáveis e amigas do ambiente;
- sugeriu-se aproveitar dinâmicas (que podem ser úteis para associar a causa) e ter uma postura tática. Uma maior atenção à bicicleta poderá ser instrumental para as empresas melhorarem a sua imagem e prestígio (mesmo quando associadas a estratégias de *greenwashing*);
- importa provar - por factos - a vantagem da bicicleta, e revelar como uma melhor gestão da mobilidade da empresa poderá ser crucial para a redução das externalidades negativas;
- sugeriu-se associar a questão da mobilidade urbana sustentável à economia social;
- por fim, destacou-se a importância de ter uma resposta clara e convincente à pergunta mais provável de acontecer: “o que ganhamos com isso?”. Uma estratégia poderá passar por sublinhar aquilo que a bicicleta representa para os utilizadores atuais (destacar os aspectos positivos, construir um discurso de motivação, a partir da experiência pessoal).

Em síntese, este momento do Encontro Nacional abriu espaço para o fortalecimento de relações e a concertação de posições na defesa da mobilidade em bicicleta, correspondendo a mais um impulso para a criação de uma eventual plataforma comum entre os diversos grupos promotores e organizações associadas ao uso da bicicleta existentes em Portugal.



Fevereiro de 2017.