

EMEL quer ser um agente ativo na gestão da mobilidade em Lisboa

19 de Novembro, 2020

No âmbito da 15.ª **Semana da Responsabilidade Social**, a **EMEL** (Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa) promoveu, esta quarta-feira, a conferência “Smart Cities: Inovação na Mobilidade”. Ao longo da sessão ficou bem presente o objetivo da empresa em “criar valor na cidade” de Lisboa e nas “pessoas” que nela habitam, prestando um “serviço público de excelência”.



Nos últimos anos, a missão da EMEL tem vindo a mudar: “É muito mais do que uma empresa de estacionamento”, diz **Sofia Taborda, diretora de Inovação e Soluções de Mobilidade** da empresa. Embora, o core da empresa seja a gestão de estacionamento, a responsável deixou bem claro que a EMEL tem vindo a “alargar muito as competências” numa perspetiva de gestão de mobilidade: “De facto, a gestão de estacionamento é uma das ferramentas da gestão de mobilidade de uma cidade”, refere.



Neste momento, a empresa tem um conjunto de infraestruturas de apoio à mobilidade, que lhe permite criar posicionamento na área da mobilidade elétrica: “Em todos os parques de estacionamento estamos a fazer a instalação de postos de carregamento para veículos elétricos”. Após este primeiro investimento, é objetivo da empresa instalar mais postos na via pública, acrescenta. Depois, além do sistema de bicicletas partilhadas, a EMEL está, também, a trabalhar num conjunto de outras áreas que começam a surgir: “Vão permitir que sejamos um agente mais ativo na gestão da mobilidade da cidade”, refere. Estes esforços, segundo a responsável, resultam do facto do perfil dos clientes ser, totalmente, diferente de há uns anos atrás: “Temos uma diversidade muito maior e com necessidades, requisitos e expectativas muito diferentes”.

[blockquote style="2"]Sistema de mobilidade que seja transversal[/blockquote]



Para falar sobre o sistema de mobilidade na cidade de Lisboa, **Pedro Machado, assessor do vereador da Mobilidade, Segurança, Economia e Inovação da Câmara Municipal de Lisboa (CML)**, destacou alguns atores essenciais e capazes de fazer o “equilíbrio” da evolução do sistema. Para o responsável, o “utilizador final” do ecossistema mobilidade tem um papel fundamental, nomeadamente, aquando da escolha que faz quando se quer deslocar. Para Pedro Machado é essencial “definir um sistema de mobilidade” que seja transversal: “Devemos utilizar as ferramentas que estão trabalhadas e à nossa disposição para fazer isso de forma mais eficiente e inteligente”. Portanto, para o responsável, é crucial ter um “produto” e um “bom ecossistema de mobilidade” que permita “flexibilidade” e “várias opções” e de “forma acessível” a todos os utilizadores. Depois, de igual importância é ter um “bom marketing” direcionado para os públicos-alvo: “Para tal é preciso fazer um trabalho de segmentação dos utilizadores da cidade e perceber o que é que o utilizador quer para depois adequarmos a oferta do sistema de mobilidade à procura”, refere. Também o Governo central e local têm um papel preponderante neste sistema: “São os gestores da mobilidade que definem as regras, os incentivo ou as definições”. Assim, partindo do pressuposto que têm uma missão, cabe-lhes “definir regras” para “conduzir esta estruturação” do sistema de mobilidade, refere. As empresas são, também, um outro “driver” fundamental, quer sejam as públicas, quer sejam as privadas: “Estas empresas que lançam no mercado novas soluções e que, rapidamente, moldam e criam serviços de inovação à disponibilidade do utilizador final”.

Outra questão tem que ver com o facto de se trabalhar para grandes massas: “É muito mais fácil e muito mais barato trabalhar para uma solução que cobre 80% da população, do que trabalhar para soluções que cubram franjas mais pequenas”. Do ponto de vista do responsável, cabe às instituições públicas garantir que haja “universalidade” nas soluções, mas reconhece que nem sempre é fácil “responder” a todos. Nesse sentido, defende a criação de “sistemas multimodais e com mais opções” que garantam essa “flexibilidade e aumente a possibilidade de alcançar” mais utilizadores.

[blockquote style="2"]Projetos inovadores permitem o aparecimento

de serviços muito mais integrados[/blockquote]

Por seu turno, **João Vieira, diretor de Estratégia e Inovação da Carris**, destaca que, ao contrário de anos anteriores, existem, atualmente, muitos novos operadores na mobilidade e que permitem alargar a oferta dos serviços: “A política da Carris tem sido abraçar esses novos operadores porque aquilo que queremos é criar novas alternativas para retirar as pessoas do transporte individual”. Aliás, esse é o “grande objetivo” que a empresa tem em mãos, sustenta.

O responsável quis, contudo, chamar a atenção para o facto de tais serviços serem eficientes, capazes de dar resposta e que não seja inclusivos: “É necessário pensar que temos um público muito diverso. Há pessoas que gostariam de usar uma bicicleta e que não conseguem ter acesso, tal como há pessoas que gostariam de usar o transporte público e não têm acesso ao sistema”.



Em matérias ambientais, João Vieira destacou que a Carris está a trabalhar naquilo que é o *core business* da empresa, dando como exemplo os “novos autocarros”, a “mudança nos sistemas de bilhética”, a “introdução de novas linhas” ou “acrescentar mais horários”. Outro foco é estar na linha da frente na inovação, nomeadamente, em questões como a “transição para uma frota com zero emissões locais” ou a “utilização de sistemas inovadores”. Para o responsável a área da inovação tem sido muito importante na lógica colaborativa: “Somos obrigados a trabalhar em rede e no fundo é isso que o cliente procura, ter acesso a todos os serviços de forma mais integrada possível”. Ainda nessas matérias, João Vieira destaca que os “projetos de inovação”, embora, ainda, sejam de “pequena escala”, têm um papel preponderante em “construir ligações” entre os “vários *stakeholders* da área da mobilidade” que, desejavelmente, vão “potenciar o aparecimento de serviços muito mais integrados”.

Embora tenham surgido “novos *players*” com “dinâmicas muito diferentes” daquelas que antes existiam, como é o caso da “Uber ou de outras *startups*”, a verdade é que todos têm potencial para contribuir para o objetivo final: “Oferecer soluções de mobilidade sustentável e acessível para todos”, sublinha. Com esta integração, João Vieira não tem dúvidas de que será possível “criar uma cidade que se distancie do transporte individual”, dando “alternativas suficientemente boas para que escolham utilizar os modos sustentáveis e não o transporte comum”.

Ainda em matérias de mobilidade, o responsável destacou, igualmente, o papel

das empresas, reconhecendo que há, cada vez mais, uma maior preocupação para com o meio-ambiente. No caso da Carris, além do compromisso de, até 2040 ter um frota com zero emissões, a empresa procurou assumir outros compromissos em matéria de água, energia ou resíduos. Enquanto “empregadora” a Carris reconhece, também, que tem um “grande impacto” naquilo que são as “opções de mobilidade dos seus colaboradores”, tendo por isso, em conjunto com a CML subscrever o pacto para a mobilidade empresarial: “Desenvolvemos o nosso próprio plano para incentivar os nossos colaboradores a utilizar mais a bicicleta”, exemplifica.

Em notas finais, o responsável deixou o desafio para que todas as empresas mantivessem este “estado de emergência” – o esforço que fizeram para se adaptar à nova normalidade – para as questões ligadas ao meio-ambiente, como por exemplo, criar soluções para que os colaboradores possam ter uma mobilidade mais sustentável.

[blockquote style="2"]Especificidades no acesso à mobilidade [blockquote]

O facto de haver cada vez mais soluções de mobilidade, leva **Rosa Félix, investigadora em Modos Ativos no Instituto Superior Técnico**, a chamar a atenção para que essas mesmas (soluções) não criem uma “maior desigualdade social” no seu acesso: “Por exemplo, o facto de muitas dessas soluções necessitarem de um cartão de crédito ou de um telemóvel com outras inovações”. Essas especificidades no acesso às soluções de mobilidade pode ser um entrave para muitos utilizadores: “É preciso ter cuidado”, declara.

Relativamente a projetos de sociedade civil ligados às empresas ou às Câmaras Municipais, a investigadora não tem dúvidas de que há muitos projetos na mobilidade e que as empresas se podem associar: “O grande problema muitas vezes está na comunicação”.

Este ano a Semana da Responsabilidade Social teve como tema central “2020-2030: A Década da Sustentabilidade”. O evento é organizado, anualmente, pela APEE (Associação Portuguesa de Ética Empresarial) e pela Global Compact Network Portugal para debater os grandes temas relativos à ética, à responsabilidade social e à sustentabilidade.