

Financiar o desenvolvimento sustentável com fundos Europeus

O financiamento proveniente do Fundo Europeu apoia a implementação das diversas políticas europeias incidentes em varias áreas tais como agricultura, turismo, e ambiente, e que se destinam a um conjunto de beneficiários potenciais nos vários Estados Membros. Neste momento encontra-se em negociação a proposta da Comissão Europeia para o próximo quadro de financiamento para o período 2014-2020.

A proposta da Comissão tem como referência as linhas estratégicas e metas da Estratégia Europa 2020, não esquecendo as condicionantes que a presente conjuntura económica impõe e que se refletem na distribuição dos fundos pelos diferentes eixos. Consequentemente, para o período 2014-2020, é proposto um aumento do financiamento para o eixo *Crescimento Sustentável*, que contém as políticas *Competitividade para o Crescimento e Emprego* e *Coesão Económica, Social e Territorial* e que registam desse modo um aumento nas suas dotações.

No desenvolvimento local participativo, o enfoque territorial da Política de Coesão é dado através dos Programas LEADER e FEDER, que incidem em territórios concretos subregionais como as zonas rurais, zonas litorais e ainda sobre a linha do desenvolvimento sustentável urbano. Preferencialmente são procuradas comunidades locais com estratégias de desenvolvimento integrado multissetorial na atribuição do financiamento.

No entanto, e apesar da taxa de cofinanciamento ser elevada nos projetos a aprovar, cada Estado Membro tem que possuir capacidade financeira para a sua execução, isto é, o custo inerente ao projeto tem que constar dos pressupostos, dado que o financiamento é feito posteriormente. A concretização do financiamento exige também uma aposta nas parcerias de tipo público-público, e público- privado.

Esta proposta tem estado a ser negociada entre a Comissão e os vários Estados Membros e não avançará enquanto não se chegar a um acordo e consenso geral. No entanto essa tarefa afigura-se complexa pois os dados económicos como a taxa de desemprego e a evolução do PIB evidenciam diferenças entre Estados Membros, numa Europa a várias velocidades. No caso concreto de Espanha as negociações têm procurado chamar a atenção para o difícil momento de crise que vários estados membros atravessam e que sairá agravada, pois Estados Membros antes recetores de financiamento passarão a contribuintes líquidos e sofrerão importantes perdas de fundos estruturais.

No caso da região Norte de Portugal, a aplicação dos fundos europeus tem tido expressão em vários projetos inseridos em áreas importantes para o desenvolvimento sustentável local e regional. As estratégias Norte 2020 baseiam-se na Estratégia Europa 2020. Nesta linha, a visão para a região assenta no território como recurso estratégico e as Agendas Regionais Prioritárias permitem aprofundar os temas importantes para o desenvolvimento sustentável como Mobilidade, Energia, Ambiente e Cidades e Urbanismo.

O Programa Operacional do NORTE possui quatro eixos principais que se desdobram em Prioridades Estratégicas e seus Objectivos Específicos. Apesar de existirem diversos projetos realizados por cada eixo, a totalidade dos projectos executados ainda não atingiu o valor total das aprovações, verificando-se assim um desfasamento. Como exemplo das realizações destacam-se projectos que abrangem a área da mobilidade, a regeneração e requalificação urbana, as associações intermunicipais e a geração de energia a partir de biomassa.

ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Apesar das Alterações Climáticas (AC) não estar presente nas últimas agendas políticas continua a ser um dos maiores desafios com que a humanidade terá de se defrontar nos próximos anos. As AC são a consequência mais grave do aumento da concentração de gases de efeito de estufa (GEE) na atmosfera e um pouco por todo o mundo estão a ser equacionadas e implementadas medidas de prevenção baseadas em metas de emissões e de adaptação aos impactos gerados pelo aquecimento global. Contudo, em alguns países prevalece um sistema de governação com uma visão de curto prazo que origina diferentes velocidades de execução das metas e desafios que se colocam para a redução das emissões de GEE. Os impactos gerados pelas AC são comprovados pelo incremento da temperatura global, pela frequência de precipitações extremas, pelas alterações que ocorrem nos ecossistemas e no comportamento de espécies, pela subida do nível médio do mar, entre outros.

No âmbito europeu estão a ser tomadas medidas de prevenção para limitar o aumento da temperatura a um máximo de 2°C até o ano de 2020. Para alcançar estes objetivos foram definidas metas de redução das emissões em 8% entre 2008 e 2012 e de 20% até 2020. Em Portugal foi elaborado o Roteiro Nacional de Baixo Carbono (RNBC) com uma visão a longo prazo que tem como finalidade analisar a viabilidade técnica e económica para atingir a meta de redução das emissões entre 80-95% em 2050 proposta pela UE. Este estudo revela uma grande potencialidade de redução das emissões em todos os sectores com destaque para o sector da energia, dos transportes e da indústria. A aposta na eficiência energética e nas energias renováveis constituem as principais estratégias de atuação para a redução das emissões.

As medidas de adaptação são direcionadas para as oportunidades que as AC criam e que devem ser realizadas sem agravar os impactos negativos no ambiente. Por exemplo é expectável que o aumento gradual da temperatura em certas regiões aumente o uso do ar condicionado sendo fundamental a construções de edifícios mais eficientes em termos de isolamento térmico e consumo de energia (sobretudo energia renovável). Outro exemplo de adaptação em regiões afetadas por secas prolongadas onde se verifica um aumento gradual da temperatura e diminuição dos períodos de chuva seria o desenvolvimento nestas regiões de espécies mais resistentes à seca.

A implementação destas medidas de prevenção e de adaptação têm inevitavelmente custos iniciais mas a longo prazo trazem benefícios económicos e ambientais. Entre os benefícios que podem advém destas medidas podem citar-se a geração de emprego “verde” em particular no sector das energias renováveis, a redução do consumo de combustíveis fósseis e da dependência energética e ganhos em termos de saúde pública e biodiversidade.

INSTRUMENTOS PARA A GESTÃO SUSTENTÁVEL DO TERRITÓRIO

O ordenamento e gestão sustentável do território implica um trabalho multidisciplinar que afeta um âmbito contínuo e em constante mudança. O território da Galiza é, em termos gerais, diverso, diferenciado e complexo com um contraste entre o interior e o litoral muito marcado. As cidades do litoral exercem um forte atração demográfica e económica sobre as regiões do interior. O interior apresenta uma matriz territorial e económica claramente mais rural, caracterizada por uma forte dispersão populacional assente em centros urbanos principais que polarizam núcleos urbanos de menor dimensão localizados a sua volta. O litoral da Galícia possui uma extensão de 2.555 km composta por espaços com valor patrimonial, natural ou cultural onde se concentram zonas urbanas densamente povoadas com uma grande diversidade de atividades económicas

As Diretrizes de Ordenamento do Território (DOT) e o Plano de Ordenamento do Litoral (POL) constituem os principais instrumentos para o desenvolvimento sustentável do território na Galícia.

O POL tem como principal objetivo estabelecer os critérios, princípios e regras gerais para o ordenamento urbanístico da zona litoral baseada em princípios de intemporalidade e sustentabilidade, bem como definir normas de gestão para garantir a conservação, proteção e valorização das zonas costeiras. O modelo territorial que serviu de base aos objetivos e estratégias definidas no POL teve em consideração as componentes territoriais fundamentais do litoral galego, tais como: áreas contínuas de proteção ambiental (proteção intermareal e costeira); áreas descontínuas formada por corredores, espaços de interesse e pela rede de espaços naturais da Galiza; núcleos populacionais de carácter fundacional, periférico, funcional, urbano, novos aglomerados e áreas de requalificação; sistemas gerais de infraestruturas de transporte e saneamento básico.

As DOT definem regras espaciais para a implantação de usos e atividades no território tendo subjacente um modelo de ordenamento que se centra em dois eixos considerados fundamentais para a sustentabilidade, a eficiência ambiental e a coesão social. Estes dois eixos desagregam-se em sete objetivos principais que se relacionam entre si com base em oito linhas estratégicas.

Para avaliar a implementação dos objetivos e orientações estratégicas propostos nas DOT e no POL, o Instituto de Estudos do Território (IET) está a desenvolver um sistema de seguimento suportado por uma equipa multidisciplinar que cobre várias temáticas relacionadas com o uso do solo, a paisagem, a economia, a demografia e o ambiente. Este sistema de seguimento utiliza os indicadores e a perceção cidadã como ferramentas para avaliar de forma integrada e dinâmica a concretização das medidas de ordenamento e gestão do território preconizadas nestes instrumentos.

Eficiência energética

O consumo mundial de energia apresenta um perfil caracterizado pela desigualdade na sua distribuição e fontes utilizadas. Neste panorama, e relativamente às fontes de energia utilizadas, Portugal e Espanha apresentam uma forte dependência de fontes não renováveis do exterior e que é superior à média europeia. Dado que o consumo de energia acompanha as variações do crescimento económico, a estagnação do crescimento económico provocou uma diminuição nos consumos registados nos últimos anos, como sucedeu em Espanha.

Partindo desta base sai reforçada a necessidade de manter a diversificação das fontes energéticas, de modo a reduzir a dependência energética do petróleo. Esta diversificação deve ser acompanhada pela formação de técnicos qualificados na gestão dos consumos e eficiência, evidenciando assim a figura do gestor de energia. De momento existem de cursos com esse intuito, tanto em Espanha como em Portugal, e que continuam a registar procura.

O contributo das renováveis apresenta ainda um potencial a explorar, nomeadamente nas mini eólicas de baixa potência, já que a restante componente eólica se encontra bem desenvolvida. Deve ser enfatizada uma melhor gestão dos investimentos de forma a evitar a proliferação de oportunidades de negócio sem benefícios para os utentes e o ambiente. Em Espanha a exploração da energia solar fotovoltaica também se encontra bem posicionada devido aos incentivos de que beneficiou. A eólica marinha necessita de um maior impulso governamental.

No sector industrial, grande consumidor de energia elétrica, o gás natural e biomassa surgem como alternativas numa primeira fase. Na Galiza, e por extensão no Norte de Portugal, a biomassa apresenta um grande potencial, mas ainda com várias questões por resolver que dificultam a sua valorização, como a regulação e os preços.

Relativamente ao parque habitacional, existem medidas para o aforro energético, sendo de assinalar no caso português, os programas de aumento de eficiência em edifícios da administração pública e os projetos ligados ao potencial de marketing gerado pela certificação energética. No entanto, é necessário dinheiro para os investimentos nesta área e uma maior cooperação entre organismos e entidades de forma a criar um enquadramento que facilite uma maior implementação dos programas existentes. Presentemente, e dado o défice de fundos, será necessário produzir mais com menos dinheiro para se atingirem as metas europeias de redução do consumo.

A componente de sensibilização e consciencialização tem também que ser reforçada, esclarecendo a importância da adoção de medidas de eficiência e o montante imputado ao consumidor pelo consumo de energia proveniente de fontes renováveis. Torna-se fundamental definir qual o mix energético sustentável e sobretudo o limite que é possível ser pago pelo consumidor. Também é necessário clarificar os ingressos decorrentes da instalação de renováveis e procurar um marco retributivo estável para os produtores de renováveis. Impõe-se assim um aprofundamento dos elementos necessários para a obtenção de ganhos na competitividade e sustentabilidade, procurando ainda o cumprimento das directivas europeias e a resolução de questões como a construção de edifícios energeticamente nulos e a introdução dos veículos elétricos no mercado.

“Os Sistemas Integrados de Gestão (SIGs) como solução para reciclar embalagens: êxitos e desafios de futuro” - Óscar Martín Riva

Esta apresentação iniciou-se com a perspetiva da produção de RSU nos dias de hoje que ronda os 24 milhões de toneladas das quais 20% são embalagens (4,8 milhões de toneladas). A Ecoembes é responsável pelo tratamento de 2 milhões de toneladas de embalagens de plástico/metal e de papel/cartão.

A função da Ecoembes consiste em coordenar Administrações Públicas (responsáveis pela recolha seletiva dos municípios), Empresas (responsáveis pela colocação das embalagens em circulação), Cidadãos (consumidores de embalagens e responsáveis pela sua separação) e Plantas de Separação e Recicladores (entidades que separam e reciclam as embalagens que depositamos no contentor amarelo).

A Ecoembes é uma sociedade anónima sem fins lucrativos cujo objetivo é garantir a implementação progressiva de um sistema de recolha seletiva de resíduos de embalagens e embalagens usadas para alcançar os objetivos de reciclagem e valorização estabelecidos por lei a um custo razoável.

O PRO EUROPE agrupa os SIGs de 34 países europeus, encontrando-se Espanha atualmente entre os 10 países que mais reciclam na União Europeia e entre os mais ativos deste programas. Mais de 94% das embalagens recicladas são geridos pelo modelo SIG.

Em Espanha mais de 46 milhões de cidadãos podem reciclar embalagens, existindo à disposição nos municípios 331 400 contentores amarelos e 168 400 azuis, 94 plantas de seleção e 46 automatizadas. A percentagem de embalagens recicladas em Espanha cresceu a uma média anual de 15,5%. Em 1997, a taxa de reciclagem de embalagens era de 5%, em 2011 alcançou os 68,3%.

Mais de 12 000 empresas estão associadas à Ecoembes, sendo o ponto verde o símbolo de que a embalagem pagou o custo da sua recuperação e reciclagem. Isto permite dar um retorno de mais de 3 400M€ às empresas aderentes. O SIG da Ecoembes gera mais de 9 000 postos de trabalho diretos.

A Ecoembes possui vários sistemas de controlo: verificação e auditoria das declarações de embalagens, auditorias externas de contas, auditorias internas, certificação ambiental e de qualidade e verificação da informação dos recicladores.

A Ecoembes também trabalha com as empresas embaladoras no sentido de reduzir o impacto ambiental das embalagens, tendo impulsionado desde 1998, 28 500 medidas de ecodesenho, permitindo assim a poupança de 100 000 toneladas de matérias-primas nos últimos 3 anos.

Os desafios para o futuro prendem-se com o aumento da taxa de reciclagem, potenciar mais a prevenção, melhorar a eficiência do sistema e melhorar a comunicação para melhorar a qualidade.

“Gestão de Resíduos de Embalagens em Portugal” – João Letras

A Sociedade Ponto Verde foi constituída com o intuito de dar cumprimento à legislação relativa à gestão de embalagens e resíduos de embalagens a nível nacional. Tem como missão gerir o sistema integrado de encaminhamento de resíduos de embalagens para valorização, promovendo a sua eficiência e contribuindo para o cumprimento de metas nacionais bem como promover a consciencialização ambiental da população e comunidade empresarial portuguesas bem como a participação do maior número de responsáveis por embalagens e resíduos de embalagens.

O Sistema Ponto Verde apresenta dois fluxos, um urbano e um não urbano. O urbano começa nos Embaladores/Importadores, passa pela Distribuição, Consumidor, Operadores de Gestão de Resíduos (Autarquias, Sistemas Municipais e Operadores Privados de Recolha e Triagem), seguindo por último para os Fabricantes de Embalagens e de Materiais de Embalagem. O fluxo não urbano trona-se mais simples começando nos Embaladores/Importadores, passa pela Distribuição, Produtor de Resíduos e por último aos Operadores de Gestão de Resíduos.

Em Portugal em 2011 existiam 204 Ecocentros, 33 Estações de Triagem, 91 Estações de Transferência, 14 Estações de Valorização Orgânica (inclui resíduos verdes), 3 Estações de Valorização Energética e 41 Aterros Sanitários. Distribuídos pelo país também se encontravam 48 747 contentores verdes, 42 420 contentores azuis, 41 858 contentores amarelos, 40 294 ecopontos e cerca de 361 351 habitantes com recolha porta-a-porta.

A taxa de retoma em 2011 foi de 64% encontrando-se acima da média de 55% proposta para 2011.

A Sociedade Ponto Verde disponibiliza *on-line* um Guia de Prevenção de Resíduos de Embalagem e pretende através do financiamento a projetos de I+D, dar resposta às suas obrigações legais e, acima de tudo, contribuir para o desenvolvimento de novas tecnologias de recolha e tratamentos de resíduos.

A Verdoreca foi um sistema implementado pela Sociedade Ponto Verde juntamente com os estabelecimentos de hotelaria, restauração e de bebidas que só permitia a comercialização de águas, cervejas e refrigerantes para consumo imediato em embalagens não-reutilizáveis se aderirem a um sistema que garanta a reciclagem dos resíduos em que aquelas embalagens se transformam após consumo. A adesão a este sistema é feita através de um contacto telefónico, onde o estabelecimento só tem de separar e depositar selectivamente as embalagens usadas que produz, recebendo o kit VERDORECA e a exibir o certificado do mesmo.

As empresas aderentes ao sistema da SPV são 1% das empresas existentes ao nível nacional mas responsáveis por cerca de 1/3 do volume de vendas das empresas não financeiras no nosso país. Por cada euro gasto na promoção da reciclagem no SIGRE pela SPV (recebido através do Valor de Ponto e do Valor de Retoma), o valor acrescentado criado na economia nacional, directa e indirectamente, aumenta em 91 cêntimos. Este efeito incide quase exclusivamente na nossa economia, dado que cada euro de financiamento do sistema resulta em apenas 8 cêntimos de importações.

Mobilidade sostible – Miguel Rodríguez Bugarín

Esta apresentação começa por abordar a mobilidade sustentável num contexto de um novo modelo de mobilidade que é necessário implementar. Embora seja difícil definir a mobilidade sustentável esta passou a ser definida sob o ponto de vista social e económico e não do ponto de vista empresarial /financeiro, como tinha acontecido até aqui.

Na Galiza foram criados dois planos em prol da mobilidade sustentável: o Plano de Transporte Metropolitano da Galiza (PTMG) e o Plano Diretor de Mobilidade Alternativo da Galiza (PDMAG). O PTMG, criado em 2003 e posto em execução a partir de 2005, foi já implementado em vários locais e teve como objetivo fundamental, a melhoria da competitividade do transporte público e assim aumentar o número de viagens neste tipo de transporte. Atualmente, procura-se o prolongamento do plano, pretendendo-se fazer com que o plano chegue às sete principais aglomerações galegas, que abranja todos os tipos de transporte coletivo e que melhore a integração tarifária e física, que aumente a oferta e renove e modernize a informação e as infraestruturas atuais. O PDMAG procura fomentar o uso dos modos de transporte não motorizados através da criação de uma rede de infraestruturas ciclistas de caráter interurbano e metropolitano e da programação de estratégias complementares para a bicicleta em solitário ou em combinação com o transporte público coletivo que substitua o automóvel em determinados deslocamentos.

Nas últimas décadas, a procura de transporte público cresceu de forma considerável criando com isso novas exigências de qualidade e aumentando a necessidade de investimentos. A nível europeu são anunciadas medidas para melhorar a oferta de transporte público como sejam o planeamento territorial e desenho urbanístico mais favorável à mobilidade sustentável, as deduções fiscais em prol da mobilidade sustentável, a racionalização da oferta, a melhoria da qualidade dos serviços e criação de modos de financiamento autossustentáveis. Contudo, a conjuntura económica atual possui evidentes dificuldades para conseguir a execução desses investimentos. Assim, o autor refere algumas ideias sobre fontes de financiamento. As receitas diretas poderão resultar da aplicação das tarifas, publicidade, serviços complementares, venda de produtos e transporte de mercadorias. As receitas indiretas poderão vir dos benefícios fiscais para as empresas de transporte público e/ou modos de transporte sustentáveis e do agravamento dos impostos para os utilizadores de automóvel, taxas turísticas e impostos sobre valor do solo, que revertam a favor do transporte público

Mobilidade Sustentável – Carlos Correia – IMTT

Atualmente existe uma série de problemas associados à mobilidade:

- **(des) Estruturação urbana** – o desenvolvimento urbanístico conduziu à descontinuidade urbana, à criação de novas urbanizações e centralidades mono-funcionais e conseqüente aumento de distâncias das deslocações. As deslocações passaram a ser predominantemente através do automóvel, reduzindo o peso dos transportes públicos e modos suaves na repartição modal;
- **(in) Viabilidade do Transporte Público Urbano** – foi criada um ciclo vicioso em que a menor procura (concorrência com o automóvel) levou ao decréscimo de oferta (cobertura territorial, horários) criando, por um lado um endividamento das empresas de transporte público e, por outro, a cada vez maior dependência da população do automóvel, do táxi ou mesmo a perda do direito à mobilidade;
- **Domínio do Transporte Individual** – impulsionados pelos *lobbys* e receitas do setor vão sendo consumidos recursos para garantir fluidez e capacidade suplementares à rede viária e estacionamento, em detrimento da criação de melhor oferta e qualidade de serviço dos transportes públicos e outros tipos de mobilidade;
- e **Fraca Qualidade de Vida Urbana** – ocupação excessiva de espaço urbano em vias e estacionamento, tráfego intenso, velocidades elevadas, congestionamento, poluição, acidentes, estacionamento desordenado, crescente falta de lugares de estacionamento, sensação de insegurança sobretudo para os mais vulneráveis (passeios estreitos e muitas vezes obstruídos, percursos descontínuos e pouco confortáveis) e soluções alternativas como a bicicleta praticamente ausentes, são alguns dos problemas apontados para a má qualidade de vida numa cidade.

Face aos problemas apontados, que respostas e ferramentas existem?

Ao nível do Ordenamento Urbano, deverão fazer-se mudanças nas cidades e para isso os planos de ordenamento e a gestão urbanística têm um papel chave. Essas mudanças passam, entre outras, por criar redes de centralidades articuladas com condições de acessibilidade adequada, contenção da expansão urbana, integração das redes de transporte com as áreas de baixa densidade de ocupação peri-urbana, densificação do uso urbano em áreas de acessibilidade potencialmente elevada, promoção, valorização e requalificação das redes de transporte alternativo e revitalização urbana das cidades.

Ao nível do transporte público deverão criar-se condições para que este seja mais competitivo, através da melhoria da sua cobertura territorial e amplitude de horários, das suas infraestruturas de apoio e da sua integração modal com meios de transporte alternativos. A gestão de circulação e a informação ao público através de sistemas de serviços inteligentes de transportes, bem como a criação de soluções não convencionais (serviço noturno, ao fim de semana, etc.) são igualmente aspetos importantes a ter em conta.

Deverá fazer-se uma aposta na Gestão Inteligente do Estacionamento, através de políticas de estacionamento que reduzam a utilização de transporte individual, principalmente onde existe

oferta de transporte público. A aposta na gestão inteligente das circulações com a criação de soluções de acalmia de tráfego, reduzindo volumes e velocidades de tráfego automóvel e melhorando as condições de circulação dos modos suaves. E a aposta na promoção dos modos suaves através da requalificação urbanística dos centros das cidades e garantindo a continuidade (segurança e conforto) das redes pedonais e ciclistas.

O IMTT atualmente com funções de regulação e fiscalização dos sistemas de transportes tem procurado dar o apoio técnico e financeiro de sensibilização, formação e orientação necessário, em matéria de mobilidade. Tem vindo a criar uma série de documentos designado por Pacote de Mobilidade que inclui uma série de guias de apoio à elaboração de planos de mobilidade e transporte e está igualmente inserida no projeto de criação de um Plano de Promoção da Bicicleta e dos Modos Suaves.

O Pacto de Autarcas

A importância das áreas urbanas na luta contra a mudança climática foi abordada na mesa do Pacto de Autarcas: Compromisso competitividade local. Os oradores deram ênfase a importância do governo local como uma plataforma ideal para abordar as questões climáticas de forma holística como o nível de governo mais próximo dos cidadãos

Dentro do Estado Português, 74 municípios aderiram à assinatura do Pacto. O presidente de Viana do Castelo explicou experiência adesão do município através de um agrupamento de municípios do Alto Minho. Entre as medidas a serem implementadas até 2020, disse que os que se referem a esses setores estratégicos de concorrência local: instalações e equipamentos públicos, transportes, planejamento de aquisição e comunicação com os cidadãos.

Este painel destacou a importância do apoio das agências de energia para garantir o sucesso do projeto, especialmente útil para emissão de desenvolvimento do inventário, a definição do PAES, assado como relatórios acompanhamento da execução do mesmo.

Resultados do projeto

“DESOURB Desenvolvimento urbano Sustentável”

Estudo de Mobilidade Alternativa (Pedro Moreira)

Nos dias de hoje existe uma estreita relação entre o modelo de mobilidade e o modelo de ordenamento das cidades que conduz a uma dispersão do território, a uma ocupação do espaço urbano pelo veículo motorizado e perda da qualidade de vida e bem-estar social dos cidadãos.

A mobilidade em bicicleta deve ser analisada com qualquer outro tipo de mobilidade desde que haja ou sejam criadas as condições necessárias (segurança, conforto, acessibilidade a qualquer ponto da cidade).

A área de estudo escolhida foi os municípios portugueses pertencentes ao Eixo Atlântico e foi recolhida informação sobre planos de mobilidade, infraestruturas e serviços existentes, informação geográfica. Deste estudo resultou uma análise e diagnóstico da situação atual onde foram mencionadas as condicionantes da mobilidade alternativa, a oferta ciclista e a análise da procura. Também foi elaborado um Guia Metodológico para a elaboração de um plano de mobilidade em bicicleta ao nível municipal.

Desenvolvimento de Atividades Inovadoras para a Gestão do Território (Emilio Suárez, Gonzalo Méndez, Ricardo Bento)

Um dos objetivos desta parte do projeto é o desenvolvimento de um sistema de monitorização da gestão sustentável da Euro-região Galiza-Norte de Portugal que facilite o diagnóstico e análise da eficácia das políticas e serviços públicos ao longo do tempo com o intuito de que se converta num instrumento de apoio à definição de novas políticas. O outro objetivo é a proposta de uma bateria de indicadores á escala regional e sub-regional, úteis para a análise específica de documentos e planos estratégicos de ordenamento do território.

Este projeto foi desenvolvido em dois âmbitos, o regional e o sub-regional e composto por 4 fases. A Fase I denominada como Referência Estratégica onde se analisaram as estratégias de desenvolvimento sustentável de referência bem como os planos estratégicos de ordenamento. Na Fase II designada como Eixos e Componentes Estratégicas foram definidos os eixos de análise da sustentabilidade da euro-região. A Fase III, Sistema de Indicadores, consistiu na análise da viabilidade dos indicadores propostos, no seu cálculo e análise estatística e definição da sua tipologia consoante a sua importância. Na fase IV, Bases Estratégicas para a Sustentabilidade, houve definição de linhas orientadoras do desenvolvimento sustentável, debate de ideias com base nos eixos propostos por parte de um painel de peritos, foram definidos valores de referência/contexto e tendências de evolução e efectuado um diagnóstico da situação atual.

Geoportal (Francisco Castillo)

Outra componente deste projecto é o desenvolvimento de uma plataforma onde se definam as bases tecnológicas e o marco de trabalho para a coordenação das estratégias de ordenamento do território sustentáveis no âmbito da euro-região, que acolha tecnologia de armazenamento de dados, serviços ETL, processamento OLAP e serviço de mapas e permita o acesso, consulta e difusão de resultados.

O Geoportal albergará os resultados do projeto DESOURB (indicadores de âmbito regional e sub-regional) bem como o sistema de seguimento dos instrumentos de ordenamento do território da Galiza (SSIT – Indicadores de Sustentabilidade Territorial – DOT, POL).

Este sistema irá dispor de uma infraestrutura de capacidade SOLAP (*On-line Analytic Processing* com componente espacial) para a exploração dos dados, de um interface amigável que facilitará a consulta e exploração OLAP do armazém de dados. Poderá criar medidas e definir os níveis espaciais e temporais.

Os usuários do Geoportal podem ser do tipo: editor de dados (técnicos responsáveis pela criação e incorporação de informação), coordenadores (decisores da publicação dos indicadores) e de consulta (acesso de leitura e download de informação).

O sistema utilizado no Geoportal será Free Open Source Software.