



Processos co-criativos, envolvendo diferentes stakeholders, estão cada vez mais a substituir a abordagem de planeamento top-down. O processo co-criativo evoluiu a partir de movimentos de cidadãos, como grupos de ação que se opõem ao planeamento e projetos do governo (cidade) a partes interessadas ou parceiros envolvidos na avaliação de desafios de mobilidade. Ao fazê-lo, estão envolvidos na formação de novas visões, futuros cenários de mobilidade e na concepção de novos conceitos de projeto.

Descrição do Problema

Por muitas décadas, projetos de engenharia de estradas urbanas focadas no uso de carros enfrentaram protestos e oposição de grupos de movimento de cidadãos. O design „Lower Manhattan expressway”, liderado por Robert Moses, é um exemplo icônico da década de 1960. Um movimento de cidadãos se opôs a seus planos no início dos anos sessenta. Sua líder era Jane Jacobs, que mais tarde se tornou uma das

principais académicas de planeamento urbano e seu livro „a morte e a vida de grandes cidades americanas” continuou a ser importante por décadas.

O processo de PMUS europeu visa substituir o planeamento da mobilidade antigo substituindo o planeamento descendente por abordagens co-criativas para alargar o âmbito das intervenções dos grandes projectos de infra-estruturas rodoviárias aos serviços multimodais de mobilidade, envolvendo simultaneamente diferentes partes interessadas e grupos de movimentos dos cidadãos.

Além de encontrar o formato apropriado para a corporação, uma pré-condição fundamental para o sucesso parece estabelecer uma „confiança mútua” entre todas as partes envolvidas: os políticos, a administração municipal / regional / estadual e os cidadãos



Como funciona?

Os novos papéis nos processos de planeamento co-criativos exigem novos formatos de planeamento, como “convenções de mobilidade”

entre os parceiros de processo, desenvolvimento de laboratórios de planeamento e design que incluam especialistas, bem como cidadãos e outras partes interessadas, como empresas locais. Dentro de uma convenção de mobilidade, há necessidade de novas competências para todos os participantes do planeamento. O sumário de inovação da Prosperity “Financiamento coletivo de estudos como instrumento para desenvolver alternativas aos conceitos de planeamento do governo” descreve a necessidade e as maneiras possíveis pelas quais movimentos poderiam desenvolver seus conhecimentos para facilitar a participação plena nesse processo como parceiro, contribuindo não apenas para as descrições de problemas, mas também para as soluções de mobilidade.

Foram criadas plataformas de trabalho, além de um nível de decisão política (políticos, líderes da administração e do movimento de cidadãos), para as diferentes questões de planeamento e projetos estratégicos. As plataformas também incluíram discussões abertas realizadas on-line, bem como reuniões que capturaram o envolvimento de cidadãos interessados.

Um processo de planeamento cooperativo precisa de abertura para que iniciativas de baixo para cima possam desenvolver e promover horas extras, no entanto, esse processo requer liderança. Em Antuérpia, o papel de „mordomo” foi criado para este fim para presidir reuniões e organizar o processo cooperativo



Quem beneficia com o processo co-criativo?

Os benefícios da co-criação nos processos de planeamento da mobilidade urbana estão bem estabelecidos e vão além do objectivo deste sumário de inovação. No mundo dos negócios privados, é bem conhecido que as iniciativas de co-criação permitem que uma empresa crie

produtos mais atraentes para seus clientes, esteja à frente de seus concorrentes e, como resultado, alcance uma posição de mercado melhor. portanto, parece óbvio que ter um plano de mobilidade urbana mais atraente, inovador e robusto e projetos relacionados deve ser da maior importância para uma cidade. Os formuladores de políticas podem obter grandes ganhos usando processos de co-criação bem organizados

<https://www.telegraph.co.uk/business/social-innovation/benefits-of-co-creation/>

para fornecer planos e projetos de maior qualidade. Os benefícios futuros para os cidadãos obterem projetos e planos melhores e personalizados são óbvios.

Credibilidade da co-criação

A credibilidade dos movimentos de cidadãos aumentará se eles puderem demonstrar uma contribuição construtiva para o planejamento da mobilidade. O poder atraente de histórias e visões fortes para a mobilidade centrada nas pessoas nas cidades, locais com design de alta qualidade e ruas não devem ser subestimados. A credibilidade dos movimentos dos cidadãos aumentará onde as histórias, visões e planos que eles criaram se tornarem realidade, pelas autoridades públicas, em última análise, responsáveis pela entrega.

O processo co-criativo também pode ajudar a melhorar a credibilidade da cidade ou das autoridades públicas. Se os políticos puderem mostrar que estão abertos aos cidadãos que representam, as administrações que adotarem processos co-criativos poderão melhorar sua imagem, muitas vezes sendo organizações burocráticas e tecnocráticas.

Opções de política para cidades

Os governos municipais que criam ‘em consulta com os movimentos dos cidadãos’ que são bem organizados e que formalizaram uma estrutura para co-criação para mobilidade urbana podem criar um processo para envolver os cidadãos em seu processo de planejamento, desenvolver novas perspectivas que deixam para trás as abordagens centradas no uso do carro para abrir caminho para abordagens centradas no pedestre.

Além disso, se os movimentos de cidadãos se envolverem mais nos processos de co-criação, em vez de planejar oposição ou ação legal, a eficiência do processo de planejamento pode melhorar, porque a necessidade de oposição dos cidadãos pode ser removida

ANTUÉRPIA: Um exemplo de boas práticas

Uma convenção entre os Governos regional e municipal, suas agências e três movimentos de cidadãos foi assinada em 15 de março de 2017. A assinatura da convenção segue mais de 20 anos de oposição a um projeto rodoviário importante, a conclusão da rodovia circular de Antuérpia (parte da rede de ten-t).

Os movimentos dos três cidadãos têm diferentes preocupações e origens:

- “Straten Generaal”, esta organização tradicionalmente emprega ações legais efetivas para se engajar no processo de planejamento. Eles conduziram com sucesso apelos ao Supremo Tribunal com base em preocupações que impediram o progresso do projeto.



- Ademloos ('breathless') é um grupo de um antigo CEO de uma empresa de marketing líder na Bélgica. Juntos, com a ajuda dos outros movimentos da cidade, eles compilaram uma petição para um referendo sobre o projeto, 60% da população da Antuérpia rejeitou o plano de projeto aprovado.
- Ringland é um movimento formado para expressar uma visão alternativa para a área do anel viário. Eles imaginam um projeto onde o anel viário cobre e a área que permanece verde. Suas reuniões atraem mais de 1000 cidadãos para ouvir e discutir seus planos.
- O elo perdido em disputa do anel viário interno será construído, mas rebaixado para uma rodovia urbana em vez de uma auto-estrada internacional, o governo flamengo e a autoridade portuária terão um orçamento de 1,25 bilhão de euros para o nivelamento desse anel viário,
- Um aumento ambicioso na transferência modal de 70% (carro) / 30% (outros modos) na região da cidade para 50/50 dividido em 2030, bem como a gestão do tráfego através do tráfego para criar uma cidade mais habitável.

Uma característica importante do processo de co-criação de Antuérpia é a forte representação e organização dos movimentos dos cidadãos antes da assinatura da convenção.

A convenção foi elaborada em conjunto por meio de um processo cooperativo envolvendo os movimentos dos cidadãos, liderado por um mediador chamado "o coordenador". O mediador, Alexander d'Hooghe, foi nomeado pelo governo flamengo após um processo rigoroso para identificar um indivíduo que entendesse questões complexas de planejamento urbano e questões de design de projetos e possuísse habilidades de negociação para administrar posições opostas complexas.

Ele apresentou um relatório ambicioso que se concentrava no projeto mais contestado, o anel viário interno, como base para um acordo entre as partes interessadas, incluindo os movimentos dos cidadãos. Este relatório foi diferente das anteriores opções apresentadas pelo governo que apenas parcialmente abordaram o ponto de vista dos movimentos dos cidadãos.

A "convenção para o futuro" estipula elementos estratégicos do Plano de Mobilidade para Antuérpia que todas as partes acordam da seguinte forma:

- A auto-estrada tangencial a norte da cidade (parcialmente nova construção) para leste-oeste através do tráfego e do transporte portuário,

Um Plano de Mobilidade para a região, delineando os principais projetos, será incluído como parte da convenção.

As seguintes plataformas foram criadas para estar na convenção convenção:

- Uma plataforma de nível de decisão: esta plataforma inclui representantes do Ministro e do Gabinete do Presidente, chefes das administrações e da agência do projeto em questão, bem como os líderes dos três movimentos da cidade. A consulta passo a passo neste nível orienta o progresso geral da futura convenção.
- Plataformas de trabalho: estas plataformas desenvolvem ainda mais o Plano de Mobilidade regional, o planejamento da auto-estrada, a avaliação do impacto ambiental do elo perdido do anel viário interno e o desenho urbano da área da estrada de circunvalação.

Cada plataforma consiste em um representante do governo e um co-presidente dos movimentos dos cidadãos. Dentro da plataforma de trabalho, especialistas de administrações, bem como especialistas externos, indicados pelos movimentos da cidade, participam. Eles entregam revisões dos documentos de trabalho, planos e relatórios de consultores e empresas de design urbano nomeados pelo governo. Com base nisso, o trabalho dos consultores é conduzido usando decisões de grupo de direção conjuntas passo a passo.

Já se passou um ano e meio desde o início deste processo e recebeu um feedback positivo dos políticos e dos movimentos dos cidadãos. No entanto, nenhuma das plataformas de trabalho entregou documentos de planeamento final ou de projeto que precisam ser aprovados pelo governo.

O papel do movimento dos cidadãos na futura convenção evoluiu de três maneiras:

- Grupos de ação do cidadão: uma série de reuniões abertas foi organizada para explicar o estado dos negócios aos cidadãos interessados e verificar até que ponto o apoio existia para o planeamento em andamento.
- Centros de especialização dos cidadãos: a posição dos movimentos dos cidadãos é auxiliada por académicos, especialistas externos e um conselho científico (ver resumo de inovação do programa Prosperity: financiamento coletivo de estudos como instrumento para desenvolver alternativas aos conceitos de planeamento do governo).
- Parceiro de co-criação: no processo de planeamento da mobilidade urbana organizado pelo governo

É muito cedo nesta fase para julgar se a futura convenção é um sucesso ou um fracasso. No entanto, o exemplo de Antuérpia parece ser um dos mais abrangentes em termos de processos de planeamento da mobilidade urbana na Europa. O orçamento para a conclusão do anel viário, incluindo o limite, é estimado em 4,50 bilhões de euros (3,25 bilhões de euros para a infra-estrutura rodoviária e de túneis e 1,25 para o restante), financiados pelo governo flamengo. A construção planeada está prevista para ocorrer entre 2019 e 2026. Os outros projetos abrangidos pela futura convenção irão duplicar este orçamento. É claro que o objectivo dos projetos planeados exigirá esforços transgeracionais, não apenas para a construção dos projetos em questão, mas também para o processo de planeamento.

Autor

Prof. Dirk Lauwers

Afdeling Mobiliteit en ruimtelijke Planning Center for Mobility and Spatial Planning

Sint-Pietersnieuwstraat 41 b2

9000 Gent, Belgica

tel: 0032 475 6565 20

e-mail: dirk.lauwers@ugent.be

www.sump-network.eu

ADVERTÊNCIA JURÍDICA: A responsabilidade pelo conteúdo desta publicação é dos autores e não reflete necessariamente a posição da União Europeia. A Comissão Europeia não é responsável pela utilização que possa ser feita da informação contida nesta publicação. Todas as imagens utilizadas foram disponibilizadas pelos respetivos parceiros (salvo quando contra-indicado) e a sua reprodução nesta publicação foi devidamente autorizada.



CIVITAS PROSPERITY é financiado pelo programa de investigação e inovação Horizonte 2020, da União Europeia, ao abrigo dos acordos N° 690636