



Como as cidades podem seduzir junto dos cidadãos através do uso de mídias sociais, mapeamento com aplicações para recolher dados, a fim de melhorar os processos de projeto, planeamento e implementação de medidas de gestão de mobilidade dentro de um PMUS.

Descrição do Problema

Anteriormente, recolhíamos dados de viagens, opiniões e sentimentos das pessoas por várias opções de viagem, apesar do preenchimento trabalhoso de formulários e questionários. O avanço da tecnologia - especialmente na tecnologia de telefones móveis - redefiniu a maneira como recolhemos e mapeamos informações nos últimos anos. Agora podemos obter dados mais rápidos e muito mais práticos em tempo real por meio de aplicações de telefone. Estas aplicações ajudam-nos a gerir e registar como vivemos a nossa vida, monitorizando o que comemos, nosso horário de trabalho e lazer, contas domésticas, uso de energia, contagem de calorias, rotina de exercícios e funções semelhantes. No entanto, para a recolha de quaisquer dados, a ênfase deve ser colocada na qualidade do que é recolhido e como ele é usado. Isso é especialmente relevante (e crucial, na verdade!) para justificar e apoiar o investimento em medidas relacionadas ao desenvolvimento do PMUS (tanto no planeamento quanto na implementação), onde há uma clara necessidade de dados de qualidade. A recolha de dados de mobilidade pode ser efetivamente feita por meio de vários métodos diferentes, muitos deles cada vez mais disponíveis por meio de telefones móveis (conectados a sites da Internet que recolhem informações de uma ampla gama e número de utilizadores de aplicações). Para serviços de mobilidade, podemos encontrar aplicações que incluem quilometragem e velocidade de uso da bicicleta, rotas para pedestres, vagas para estacionamento, sistemas de partilha de carros

e bicicletas, uso de transporte público, bilhetes eletrônicos etc.

Além dessas aplicações, podemos usar o mapeamento para planeamento de rotas para ajudar a determinar o melhor / mais rápido / mais prático método de viajar de um local para outro, dependendo das diferentes necessidades de vários grupos de cidadãos. Também, para ajudar a determinar o fluxo de tráfego / uso do transporte público; comportamento de mobilidade (como hábitos diários, rotas tomadas, tempo gasto, problemas encontrados); e fatores econômicos sociais.

Essas aplicações e as informações que eles recolhem devem, em última instância, fazer parte de um processo de planeamento estratégico. Esta informação deve ser capaz de apoiar melhorias de planeamento pela cidade para medidas de mobilidade e acessibilidade. Portanto, a recolha de dados deve ser um processo contínuo e não único. A monitorização de novas melhorias de planeamento deve ser feito em conjunto com a revisão das informações previamente recolhidas para melhor gerenciar quaisquer novas medidas de mobilidade na cidade.

Com os meios agora disponíveis para recolher informações, não pode haver desculpas para não envolver uma multiplicidade de diferentes partes interessadas no processo de tomada de decisão, e para que esse processo seja baseado em escolhas e requisitos informados.

Como funciona

Existem muitos tipos de mídia social (consulte a tabela simples abaixo) e muitos tipos de serviços adicionais que usam as informações geradas pelas mídias sociais.

Por que as pessoas usam essas aplicações de mídia social que recolhem ideias, opiniões e co-

mentários? Em muitos casos, é porque isso lhes proporciona um sentimento de pertença e empoderamento, bem como porque geralmente é fácil contribuir e participar do „pertencer” e do „empoderamento”;

Estas duas características são importantes porque são frequentemente os fatores motivadores e, como tal, determinam a quantidade (e muitas vezes a qualidade também) das respostas recebidas.

As aplicações de mapeamento que fornecem informações (como planeadores de viagem, sistemas de partilha de carro e similares) estão disponíveis gratuitamente e são facilmente encontrados no Google Play Store ou equivalente.

O Waze (<https://www.waze.com/en-Gb/>) é um exemplo de como as pessoas se envolvem no uso destas ferramentas. É uma das maiores aplicações de tráfego e navegação e ajuda os motoristas a chegar ao seu destino da melhor maneira possível, evitando congestionamentos e atrasos. Ele funciona com base em uma comunidade internacional de motoristas, todos alimentando-se das suas atualizações sobre o tráfego na sua área para um sistema central que fornece essas informações para outras pessoas. O incentivo para os utilizadores é ajudar os outros e, ao fazê-lo, outros a contribuir para que o processo de melhoria das rotas de tráfego continue e seja constantemente atualizado e totalmente relevante para os utilizadores. Isso fornece um verdadeiro senso de capacitação aos utilizadores; ser capaz de definir para os outros as melhores rotas de tráfego possíveis, e no processo, fornecendo equipes de manutenção de estradas da cidade com registos atualizados de problemas.

Além disso, os comentários de blog e fóruns são particularmente úteis para ajudar os planeadores municipais a determinar o projeto e a implementação de novas medidas de mobilidade. Vários sites de blogs (geralmente conectados a uma página do Facebook) são configurados por grupos específicos de utilizadores de mobilidade, como ciclistas, por exemplo. Os ciclistas fre-

quentemente destacam as novas ciclovias mal projetadas, lacunas nas ciclovias, rotas com impedimentos ou pontos negros de acidentes para os ciclistas nas estradas. Tais comentários são escolhidos pelos planeadores da cidade (que são frequentemente membros dos fóruns) e usados para melhorar os procedimentos de planeamento.

Também, por exemplo, informações de sistemas de partilha de carros e a compreensão de que os utilizadores preferem usar um carro particular partilhado em vez de outros meios de transporte podem ser usados para gerir melhor as rotas de transporte público e os estacionamento da cidade.

Em um nível prático, lembre-se de que, se pedir a um grupo de utilizadores que se inscreva em uma aplicação específico, convém ter em mente que o incentivo para fazer isso é claro para o novo utilizador; o que eles vão ter de fazer download e usar a aplicações em seu dispositivo pessoal. Seja claro ao fornecer-lhes o que eles podem esperar receber em troca, qual será seu benefício pessoal ou qual será a diferença de uso e contribuição deles. Isso não precisa ser um incentivo financeiro; pode ser algo na forma de algum outro ganho pessoal (reconhecimento pessoal) ou a possibilidade de se juntar a um certo grupo ou movimento.

Benefícios - e para quem eles são

Com a abordagem correta, as redes de mídia social podem ajudar a aumentar a conscientização e incentivar a participação em muitas atividades de transporte e mobilidade. A mídia social abriu novas e empolgantes formas de aliciação e participação do público. Há, contudo, hesitação entre algumas administrações municipais de usar esses novos mecanismos, porque elas não são vistas como uma forma genuína ou legítima de participação pública. Cada vez mais, porém, essas visões estão a mudar à medida que o impacto de aplicações sociais e crowdsourcing se torna mais amplo e mais influente, ajudando a moldar o planeamento e o desenvolvimento das cidades locais para melhor. Quaisquer que se-

Mídia social	Uso
Redes sociais (exemplos: Facebook, LinkedIn)	Permite que os utilizadores se conectem com outras pessoas com interesses e origens semelhantes.
Sites de bookmarking (exemplos: Delicious, Stumble upon)	Permite aos utilizadores salvar, organizar e gerir links para vários sites e recursos na internet.
Notícias sociais (exemplo: Digg, reddit)	Permite aos utilizadores postar vários itens ou links para artigos externos e, em seguida, iniciar um concurso para votar no próprio item. Os itens que recebem mais votos são exibidos com mais destaque, então a decisão é da comunidade.
Partilha de mídia (exemplos: Youtube, flickr)	Permite que o utilizador faça upload e partilhe mídias diferentes, como fotos e vídeos.
Micro-blogging (exemplo: twitter)	Concentrando-se em atualizações curtas exibidas para qualquer pessoa que tenha feito login para receber as atualizações.
Comentários em fóruns e blogs (exemplo: Civitas inter@ction)	Fóruns on-line permitem que os membros mantenham conversas publicando mensagens. Os comentários de blog geralmente se concentram no tópico do post do blog.

Figura 1: Diferentes tipos de mídia social (Civitas insight no.16: envolvendo os cidadãos de hoje para construir as cidades sustentáveis de amanhã)

jam os riscos, existem exemplos mais positivos do que negativos, e agora é realmente o momento certo para os líderes da cidade adotarem o potencial das redes sociais.

De acordo com o projeto Europeu Civita Dyn@Mo, existem cinco benefícios no uso de mídias sociais e ferramentas de mapeamento na concepção, planeamento e implementação de medidas de mobilidade urbana:

1. Alcançar um público mais amplo e envolver novos grupos-alvo no processo de planeamento da mobilidade
2. Melhorar a comunicação entre a administração da cidade e os cidadãos, ajudar a criar uma maior aceitação em relação a um PMUS e medidas de mobilidade planeadas
3. Reunir feedback e opiniões públicas sobre o desenvolvimento de medidas e serviços de mobilidade
4. Oferecer uma boa maneira de fornecer aos cidadãos informações de mobilidade facilmente acessíveis;
5. Combine, integre e vincule várias ferramentas, como diferentes grupos de mídia social juntos. Decisões caras dependem de níveis significativos de incerteza. Com projetos de LQC, os efeitos podem ser reconhecidos e as soluções validadas com dados reais.

Beneficiários diretos

- Cidadãos: especialmente em cidades onde a tomada de decisão política e de planeamento local está sendo cada vez mais descentralizada e os bairros são incentivados a repre-

sentar mais ativamente seus membros da comunidade. Os cidadãos daqui podem desempenhar um papel verdadeiramente positivo no desenvolvimento de sua cidade através desses sistemas de recolha de dados.

- **Autoridades Locais:** especialmente onde o financiamento público para transporte, espaço público e mobilidade da cidade está sob crescente pressão para que economias sejam feitas, quaisquer sistemas que sejam apoiados / justificados através de dados diretos dos cidadãos provam ser mais fáceis de obter apoio político.
- **Planeadores da Cidade:** Procura de dados para apoiar algumas das medidas (menos “atraentes”) no desenvolvimento do PMUS, o envolvimento do cidadão fornece dados de apoio para novos sistemas (por exemplo, a infraestrutura ciclável em muitas cidades continua sendo um plano complementar) - O processo de construção de estradas / renovação e muitas vezes são práticas de medida de mobilidade “menos atraentes”. Fóruns e blogs de ciclistas procuram atenção para problemas e / ou apoio a sistemas planeados).
- **Provedores de Transporte Público:** O mapeamento / planeamento da viagem proporciona maior compreensão das rotas de serviço e pode levar a um aumento no número de utilizadores. Os provedores de Transporte Público irão ser beneficiados com a possibilidade de propor revisão de rotas e melhorias por meio do acesso a dados de planeamento de jornadas e feedback dos utilizadores.
- **Provedores de Mobilidade Alternativa:** Empresas públicas ou privadas que fornecem sistemas de partilha de bicicletas ou carros, por exemplo, os grupos ativistas locais, como grupos de massa críticos do uso da bicicleta, podem ganhar uma melhor visibilidade e serem integrados ao plano geral de mobilidade urbana.

- **Proprietários de lojas / economia local:** eles podem medir / analisar o tráfego de passagens e o tempo que os potenciais clientes gastam nas ruas / em suas áreas (para eles é importante saber que as pessoas não apenas passam rapidamente aqui mas gastam tempo (e dinheiro) na frente das vitrines ou nos terraços etc.).

Caso de exemplo: CIVITAS PLUS II | Gdynia (Polónia): plataforma Mobilna Gdyniam

Em fevereiro de 2014, a Gdynia lançou uma plataforma interna, a Mobilna Gdynia, baseada em um conceito da Universidade de Tecnologia de Gdansk. O principal objetivo era criar uma ferramenta que permitisse à cidade comunicar-se com o público e com os interessados mais facilmente e em maior escala. Foi também para ajudar a realizar consultas com a comunidade local, especialmente durante o planeamento de transporte e o processo de elaboração do PMUS.

A plataforma Mobilna Gdynia não foi a primeira tentativa da cidade usar as mídias sociais para comunicação com os cidadãos. Desde 2013, Gdynia tem usado ativamente seu perfil no facebook de Moilda Gdynia para aumentar a conscientização, informar os cidadãos sobre a mobilidade sustentável e obter a opinião pública sobre medidas de mobilidade atualmente implementadas ou planeadas. Com base nisso, a cidade decidiu projetar o website de tal forma que ele não apenas fornecesse informações e aumentasse a conscientização, mas também encorajasse os cidadãos a participar da discussão sobre o PMUS. Dessa forma, Gdynia espera aprender mais sobre a opinião pública sobre questões de planeamento, entender melhor as atitudes das pessoas e receber propostas concretas de ações para superar problemas relacionados à mobilidade.

Um exemplo de um diálogo de sucesso com os cidadãos foi uma pesquisa on-line sobre o fecho de uma das principais ruas de Gdynia para o tráfego. A experiência mostrou que essa maneira de se comunicar com o público tem um enorme potencial. Mais de 2.700 pessoas preencheram o questionário e foram vistas por mais de 7.000 pessoas. Cerca de 73% dos entrevistados concordaram em limitar o tráfego de carros nas ruas e mais de 60% desses 2.700 também concordaram na rua em relação ao tráfego. Cerca de 200 entrevistas tradicionais complementaram o inquérito para reflectir os grupos-alvo menos “tecnologicamente activos”. As experiências de Gdynia mostraram que as pessoas estão dispostas a contribuir para a discussão e expressar suas opiniões.

<http://www.civitas-initiative.eu/content/mobility-20-communication>

poderão ser usadas. Também adiciona uma camada extra de expectativa sobre quem recolhe as informações.

- A proteção de dados é um problema: como as informações pessoais são recolhidas como parte do processo de registo para usar uma aplicação (dando acesso à sua localização e ao banco de dados de arquivos, contactos e imagens do telefone).
- Uma ligação de internet fraca pode tornar os serviços inúteis e pode fazer com que os utilizadores desistam de usar a aplicação.
- As autoridades locais recolhem os dados, mas não estão preparados para usá-los ou fazer qualquer coisa com eles! São recolhidos apenas como uma tarefa de caixa de seleção, sem a intenção de usá-la para aumentar o investimento para medidas futuras ou melhorar a entrega de medidas atuais.
- As cidades têm medo do possível trabalho „extra” gerado pela recolha de dados e gestão de dados e, portanto, decidem não usar o sistema.

Desvantagens, perigos

Exemplos:

- Os dados fornecidos são os dados „errados”, o que significa que apoia ideias que podem não ser adequadas para o desenvolvimento da cidade neste momento específico no tempo.
- Os dados recolhidos não são de alta qualidade suficiente para fornecer uma justificativa para o investimento a ser feito. Os dados através de aplicações móveis podem ser ponderados, às vezes, demais para os utilizadores regulares da tecnologia móvel e talvez não sejam representativos do grupo mais amplo de cidadãos.
- As autoridades locais não querem receber mais informações que precisam ser processadas e, em seguida, ações a serem tomadas. Isso adiciona uma camada extra de responsabilidade às autoridades locais que, se não forem geridas adequadamente, não

Análise das partes interessadas - quem são os motivadores, quem são os oponentes

Motivadores tendem a ser aqueles com os meios tecnológicos de se manter atualizados com novas aplicações. Também, aqueles que são ativos em diferentes comunidades e que desejam fornecer aos tomadores de decisão informações atualizadas sobre questões e problemas locais. Os cidadãos ativos em geral tendem a ser aqueles que querem usar, desenvolver e melhorar esses meios de recolha de dados por meio de aplicações.

Além disso, aqueles mais activos que participam em eventos que promovem sua causa específica, seja a proteção de espaços públicos, melhorias na rota ciclável, direitos de pedestres, melhores serviços de Transporte Público, etc. - esses grupos muitas vezes impulsionam a agenda.

Os oponentes não são tão evidentes. Pode haver representantes dentro da autoridade local e as instituições tomadoras de decisões temendo a maior responsabilidade e transparência que pode ser forçada a assumir ao implementar tal sistema.

Enquadramento jurídico

Muitas das aplicações para esse serviço, conforme mencionado, são específicos do país ou, em alguns casos, específicos da cidade. Por conseguinte, qualquer quadro jurídico tem de estar em conformidade com as regulamentações nacionais ou europeias, assim como a utilização e protecção de dados pessoais.

Opções de política para cidades

Uma opção divertida e relativamente fácil para as cidades implementarem e promoverem. Idealmente, se quaisquer sistemas forem criados para encorajar as pessoas a recolher ou contribuir para a recolha de dados, então o corpo responsável pelo processamento desses dados deve estar pronto e equipado para fornecer feedback adequado às pessoas, assim Provas / revisões de serviços com base em qualquer feedback recebido dos utilizadores.

Tem de existir um sistema que estimule a melhoria constante através do processamento de dados.

Quem (na administração da cidade) tem que lidar com isso

Isso dependerá da estrutura diferente de cada cidade. É difícil identificar uma posição ou departamento específico. É seguro dizer que ter um político forte que conduza pelo exemplo pode ajudar.

Boas / más práticas adicionais (exemplos breves)

Agente de trafico - <http://www.trafikkagenten.no/en/about-the-traffic-agent>

Com um financiamento de € 347.000 (£ 290.000) da cidade, o conselho de pesquisa da Capgemini e da consultora norueguesa, Vibeke Rørholt, da cidade de Oslo, precisava encontrar maneiras de criar um ambiente onde os pais achassem que era seguro o suficiente para as crianças irem a pé até a escola. “Eu deveria fazer um relatório de tráfego em todas as estradas em Oslo. Esse é um grande trabalho”, ela comenta. „Então, eu pensei, por que não perguntamos às crianças como elas se sentem nas ruas?” A melhor maneira de fazer isso, diz ela, era voltar-se para a gamificação. Usando uma aplicação de smartphone, com a ideia de os utilizadores serem “agentes secretos” para a cidade, as crianças podem enviar relatórios imediatos sobre sua rota para a escola quando se deparam, por exemplo, com um cruzamento difícil na rua ou em uma área de trânsito intenso. O tráfego na sua localização é monitorizado usando o GPS, para que os investigadores possam identificar exatamente onde estão esses perigos.

Rørholt diz que usando essas informações de mapeamento fornecidas por crianças por meio da aplicação, as autoridades reconstruíram vários cruzamentos e fizeram mais pavimentos para torná-lo mais seguro para pedestres no ano passado.

Por exemplo, vários alunos relataram que gostavam de andar faixas dedicadas para pedestres até à escola, pois se sentiam mais seguros, apenas o município concordava, se o governo criasse um cruzamento, caminho e corrimão, tinham de mantê-lo. A proteção de dados é um problema que pode impedir pais e professores de incentivar as crianças a usar esta aplicação, mas desde o início o agente de tráfego tem dados anónimos. A aplicação é integrada no software escolar da Noruega, que gera um código para cada criança usar como login. Esses dados são visíveis apenas para a escola e para a equipe do projeto. Rørholt também afirma que quando as crianças co-

meçam a usar a aplicação em casa, elas não recebem um relatório até que se movam a pelo menos 200 metros de distância. Para manter um pouco de privacidade para as crianças, nem todas as informações são partilhadas com pais e professores. Embora a aplicação esteja em uso apenas na capital, Rørholt diz que o diretor do município de Oslo quer vê-lo partilhado na Noruega, para que outras comunidades possam usá-la a um baixo custo.

É um processo lento: até agora apenas 35 das 135 escolas participaram. „Eu ainda não acho que mudamos o número de crianças a ir para escola a pé”, diz Rørholt, „e espero que possamos aumentar”.

Espero que quando pudermos mostrar os resultados - o que tentamos fazer no Facebook, pois é onde os pais estão - podemos conseguir que mais escolas cooperem conosco.”

Cidades como Oslo estão a procura de encontrar um equilíbrio entre tornar-se acessível e habitável, e parece que a informação de crowdsourcing dos moradores é o caminho mais lógico a seguir. O agente de trânsito mostra que as crianças podem até ter uma participação em como as cidades são planeadas - como o lugar mais seguro para construir uma escola - com apenas um clique de um botão.

Recolha de dados sobre padrões nacionais de uso de bicicleta na Holanda -

<http://fietstelweek.nl/fietstelweek-measuring-improving-and-stimulatingof-bike-behaviour>

Em setembro de 2015, a primeira fiets telweek nacional (semana nacional de contagem de bicicletas) foi organizada pelo Sindicato dos Ciclistas holandeses em colaboração com várias organizações que se concentram na mobilidade. Embora a Holanda seja bem conhecida por sua cultura ciclável, havia pouca informação objetiva e quantificada sobre padrões do uso da bicicleta. o fiets teletski - financiado por governos regionais e locais e pelo Ministério de infra-estrutura e meio ambiente - viu mais de 50.000 pessoas partilharem informações sobre seus hábitos de ciclismo. Isso forneceu dados para ajudar as cidades holandesas a projetar políticas e introduzir iniciativas que melhorarão ainda mais a circulação de bicicletas em todo o país. Contexto: a proporção de pessoas que escolhem bicicletas em relação a outras formas de transporte nas cidades holandesas é geralmente bastante alta. No entanto, na área urbana, as ciclovias são cada vez mais congestionadas, resultando em atrasos para os ciclistas. Embora o ciclismo esteja no topo da agenda das cidades e dos municípios holandeses, os investimentos ainda precisam ser racionalizados e, até agora, as informações objetivas e quantificadas necessárias para tomar essas decisões estavam indisponíveis devido à falta de dados. Fiets telweek funciona de duas maneiras. Realiza uma campanha de marketing nacional e local que conscientiza a semana por telefone e, durante a semana, utiliza uma aplicação de smartphone grátis para receber dados, que depois é processado em informações úteis por meio de um conjunto de ferramentas chamada bike print (desenvolvido durante um projecto de intercâmbio da União Europeia).

A tecnologia: ‚bike Print’ usa GPS, pontos de referencia e Wi-Fi e uma aplicação para monitorizar e recolher dados sobre a localização, velocidade e aceleração de um ciclista e processá-lo para fornecer dados

anonimizados sobre a origem e destino do ciclista (combinando os dados com um mapa) e velocidade. Os dados são então analisados para calcular potenciais desvios, a qualidade da rede, rotas populares, etc., é então apresentado pela interface on-line de impressão da bicicleta e depois entregue aos governos locais como conjuntos de dados abertos. Em 2016, a União dos Ciclistas Holandeses lançou uma plataforma de dados abertos, na qual todos os dados da fiets teltweek estão disponíveis. devido ao seu sucesso, a fiets teltweek é realizada todos os anos na Holanda.

Prazo

Simple e curtas aplicações são fáceis de configurar e explicar como usar. A estrutura para a recolha e processamento de dados pode levar algum tempo em algumas autoridades locais.

Custos

Custos de desenvolvimento de uma aplicação para uso ou de adaptação de uma aplicação para uso local (peculiaridades linguísticas e locais adicionadas a um modelo universal básico de uma aplicação), além da criação e implementação da estrutura para a recolha e processamento de dados.

Também, e talvez mais importante, os custos de empregar pessoas para recolher, armazenar e gerir os dados e poder usá-los para produzir recomendações para melhorias nas medidas de gestão de mobilidade / PMUS.

Open questions

Cada cidade terá seu próprio conjunto de questões, muitas vezes não relacionados diretamente a qualquer outra cidade.

Possíveis desenvolvimentos futuros

Compreender o potencial de mapear movimentos de pessoas dentro e ao redor de qualquer espaço urbano tem muitos desenvolvimentos e possibilidades futuras. O seu desenvolvimento é inteiramente para a vontade e desejo de cidades individuais. O quanto eles querem melhorar os serviços locais de mobilidade para cidadãos, turistas e empresas dependerá de quanto desenvolvimento futuro acontecerá.

Como e onde se encaixa em um PMUS?

O uso dessas ferramentas e técnicas se encaixa em todas as fases do ciclo PMUS: as mais importantes são:

- Estruturar visão
- Recolha de dados
- Participação em geral (por exemplo, informação)
- Votação para cenários
- Medição e seleção
- Avaliação

Um PMUS deve ser sobre projetar e fornecer uma gama de serviços de mobilidade que atendam a todos os utilizadores do espaço urbano. As cidades não podem dar-se ao luxo de desenvolver um PMUS e depois abandonar o projecto, acreditando que seu trabalho está terminado.

As diretrizes do PMUS (e, em particular, o ponto 2 do ciclo do PMUS) desenvolvidas pela CE são claras sobre o papel das partes interessadas no desenvolvimento do PMUS:

“Um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável concentra-se nas pessoas e atende às suas necessidades básicas de mobilidade. Segue uma abordagem transparente e participativa, que envolve os cidadãos e outras partes interessadas desde o início e durante todo o processo de desenvolvimento e implementação do plano.

O planeamento participativo é um pré-requisito para que cidadãos e partes interessadas se apropriem do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e das políticas que promove. Torna mais provável a aceitação e o apoio do público e, portanto, minimiza os riscos para os tomadores de decisão e facilita a implementação do plano.”

Informação Adicional:

Nota da política do Civitas: <http://civitas.eu/content/civitas-policy-notethe-use-social-media-involves-citizens-urban-mobility-projects-and-city>

Manual Civitas:

http://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/Brochure_STAKEHOLDER_CONSULTATION_web.pdf

CIVITAS Insight: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-16-engaging-citizens-todaybuild-sustainable-cities-tomorrow>

Autor

James McGeever

The Environmental Centre for Administration and Technology (Centrul pentru Mediu, Administrație și Tehnologie – ECAT)

Skype: j.mcgeever | Mobile: 00370 653 78522

E-mail: james@ecat.lt

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 contraindicado) 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.