

negócios iniciativas

Este suplemento faz parte integrante do Jornal de Negócios n.º 3794, de 24 de Julho de 2018, e não pode ser vendido separadamente.

Energy & Mobility for Smart Cities

- ▶ A mobilidade do futuro é eléctrica
- ▶ Chegou a hora dos sistemas preditivos
- ▶ C3 um centro para resolver problemas

Carlos Carreiras

Mobi Cascais é a Netflix da mobilidade

Rui Rei

A mobilidade é um direito e um serviço

Inês Gomes Lourenço



NEGÓCIOS INICIATIVAS Energy and Mobility for Smart Cities

“Não há verdadeira liberdade se não houver mobilidade”

Carlos Carreiras, presidente da Câmara Municipal de Cascais, considera que o concelho é hoje uma referência nacional e internacional na área da mobilidade, energia, ambiente e governance.

Inês Gomes Lourenço



Para Carlos Carreiras a mobilidade é um direito constitucional, na sua opinião deve ser tendencialmente gratuito.

FILIPE S. FERNANDES

“A mobilidade é um direito constitucional e é o direito que está esquecido. Não há verdadeira liberdade sem mobilidade”, defendeu Carlos Carreiras, presidente da Câmara Municipal de Cascais. “Estamos a democratizar a mobilidade e a trazer as pessoas para o sistema de transportes. É uma das grandes revoluções

que estamos a operar na mobilidade do município. A outra é tratar a mobilidade como um serviço, em que o consumidor só paga o que usa, como a luz ou a água e, no futuro, haverá a factura da mobilidade”.

Em 2016 Cascais assumiu-se como autoridade municipal de transportes, e hoje tem “um dos programas de mobilidade mais paradigmáticos do país, a Mobi Cascais”, disse Carlos Carreiras. O Mobi Cascais reúne toda a oferta de transportes (bicicleta, comboio, metro, parque de estacionamento e táxis) num único interface. A partir de um telefone ou de um ponto de internet, os utilizadores têm o controlo da rota



A smart city de Cascais vive como cidade inteligente, ambiente e energia inteligentes, mobilidade inteligente. Em todas as áreas Cascais é uma referência nacional e também internacional.

CARLOS CARREIRAS
Presidente da Câmara Municipal de Cascais

e da bilhética móvel.

“A visão do Mobi é de que, se a mobilidade é um direito, tem de ser tendencialmente gratuita e para todos”, referiu Carlos Carreiras. No início do ano lectivo a gratuitidade estende-se até aos 14 anos. Os maiores de 65 anos pagam 14,5 euros.

Em breve, Cascais lançará um concurso público de transportes públicos rodoviários, que será a moldura formal dentro do qual os operadores vão poder apresentar as suas propostas e modelos de transporte concelhio.

Cascais inteligente

“A visão de Cascais é para nós muito clara”, referiu Carlos Carreiras. Adiantou que “a cidade só é inteligente se for feita para e com as pessoas. E este é um conceito que é fundamental e transversal nas várias políticas públicas municipais”.

As cidades inteligentes parecem ser algo recente, mas já têm história. No início a tecnologia era o princípio e o fim de todas as coisas. Depois, a tecnologia reforça a prestação de serviço de um governo. Actualmente, a tecnologia reforça o poder e as dinâmicas de co-criação e participação dos cidadãos.

Carlos Carreiras assinalou que a City Points Cascais foi recentemente distinguida pelas Nações Unidas como o melhor projecto de inovação aplicado à governação.

Têm sete aplicações móveis que facilitam a vida aos cidadãos. “Mais de 80% dos processos de urbanismo na Câmara de Cascais já são desmaterializados e temos o maior orçamento participado do país, e um dos maiores do mundo, em percentagem de participação e de dotação orçamental. A ideia é reforça-lo todos os anos”, concluiu Carlos Carreiras. ■

Turku, modelo europeu

A União Europeia vai construindo as palavras e os conceitos. Há 20 anos falava-se em mobilidade sustentável, hoje uma das novas expressões da moda é MAAS (Mobility as a Service). “É um tema quente e, desde há 2 ou 3 anos, que em todas as conferências, há sessões MAAS, onde o caso de Turku tem sido muito debatido”, referiu Robert Stussi, vice-presidente da APVE, que fez o enquadramento da sessão dos case studies de MAAS (Mobility as a Service), com os casos da cidade de Turku na Finlândia, apresentado por Stella Asltonen, e da Mobi Cascais por Rui Rei, presidente da Cascais Próxima.

A cidade de Turku é uma cidade de modelo internacional de soluções sustentáveis. Participa no programa europeu Civitas Eccentric, que, financiado pelo programa Horizonte 2020 da União Europeia, em quase 18 milhões de euros, é um projeto de quatro anos que desenvolve a mobilidade inteligente. O projeto visa desenvolver o transporte eléctrico, o uso partilhado de carros e bicicletas e o modelo Mobilidade como Serviço (MaaS). A cidade tem serviços como o Foli, transportes subsidiados pelas empresas, e a Tuup, uma aplicação inteligente para planear, comparar e pagar a mobilidade.

Inês Gomes Lourenço



Os participantes: Maria Valente, 11 anos, David Valente, 15 anos, Maria Santos, 11 anos, Marta Salvador, 11 anos, José Faria, 5 anos, João Faria, 9 anos, Madalena Nogueira, 9 anos, Francisco Barroso, 11 anos, Manuel Sousa, 22 anos.

Electrodomésticos que cozinham sozinhos

Ageração que dentro de 10 a 15 anos vai estar na linha da frente da vida falou do futuro, das cidades, da mobilidade do futuro. Têm entre 5 e 22 anos e as palavras-chave foram “mais rapidez”, “imediato”, “mais cómodo”, “mais ambiente”

A conversa começou com o sonho, tão próximo afinal, de “carros voadores para permitir que haja mais espaços verdes nas cidades”, chegou ao prático de “entrar em casa, bater as palmas e as luzes acenderem-se” ou de “o frigorífico e as portas se abrirem quando se ordena...”. Passou pela imaginação de electrodomésticos como cozinheiros a “fazer as refeições sem intervenção humana”.

Vai ser melhor viver nas cidades? “Sim, vai ser tudo mais rápido, não se vai perder tempo nas deslocações, com a mobilidade tudo vai ser mais rápido”. Mas “os transportes públicos deviam ser eléctricos para não serem tão poluentes e para que houvesse menos transporte individual”.

“A tecnologia vai evoluir ao longo do tempo e no futuro vai ser mais fácil trabalhar e fazermos várias coisas”. E, descendo ao mundo possível, “a escola devia ser mais tecnológica, pois os computadores e os tablets são mais fáceis de levar para escola, e pesam menos nas mochilas”.

Há ideias mais ousadas como



As cidades inteligentes são cidades mais bem geridas.

MANUEL SOUSA
Licenciado em Economia



“concentrar as indústrias poluentes num só sítio, para se limitar a poluição, fazer o aproveitamento do espaço e ter uma maior eficiência”. Ou mais próximas de serem reais, até porque tecnologicamente possíveis, como o “voto electrónico para fazer aumentar a participação das pessoas nas comunidades, numa democracia directa e eficiente”.

Manuel, licenciado em Economia, que vai fazer um mestrado em Gestão, considera que “um economista ou um gestor precisam de ter visão, acima de tudo”. Disse que “as cidades inteligentes são cidades mais bem geridas. Smart-cities need to smart people. O que faz uma smart city, é a capacidade de inovar para procurar resolver os problemas dos cidadãos...”. ■ **FSF**

O Mobi Cascais faz da mobilidade um serviço

Como refere Rui Rei, presidente da Cascais Próxima, “os munícipes podem escolher o autocarro, o comboio, o estacionamento, a bicicleta, e horas de utilização de um automóvel eléctrico para a sua mobilidade”.

Inês Gomes Lourenço



Rui Rei é o presidente da Cascais Próxima, que gere o Mobi Cascais.

Em 2016 a Câmara Municipal de Cascais assumiu a responsabilidade da gestão de transportes. Em 2017 deu-se início à operação, nasceu a Mobi Cascais e fizeram-se os acordos com os operadores como a CP, a Scotturb, a Carris e o Metro. O Mobi Cascais assenta na ideia da mobilidade como serviço.

Como refere Rui Rei, presidente da Cascais Próxima, “os munícipes podem escolher o autocarro, o comboio, o estacionamento, a bicicleta, e horas de utilização de um automóvel eléctrico para a sua mobilidade diária”.

Têm vários pacotes de mobilidade. Mas, como diz Rui Rei, “procuramos simplificar criando duas tarifas: 20 euros e 1 euro. O primeiro, 20 euros, que eram 27,10 euros antes da Mobi Cascais, e um euro, que anteriormente era no mínimo dois euros e, até, três euros”.

O objectivo é a mobilidade tendencialmente gratuita, democrática e acessível a todos. O pacote de mobilidade, que era sub-12 anos e passa a sub-14, é gratuito, e os mais-65 pagam 14,50 euros.

A bicicleta foi integrada nos nestes pacotes de mobilidade, mas como refere Rui Rei, “nessa altura, descobrimos um problema que

se chama IVA. Os transportes pagam 6% mas, como se incluiu as bicicletas e o estacionamento, o IVA passou para 23%, por isso temos que a prazo resolver este problema, porque neste momento quem o suporta é a empresa e o município”.

Bicas e Buscas

O Bicas é o sistema de gestão das bicicletas partilhadas e o Bike sharing permite parquear as bicicletas pessoais. “O Bike sharing e o Bike parking estão integrados na mesma aplicação, o que é inovador e foi desenvolvido pelo CEiiA em Portugal”, refere Rui Rei.

Em termos de estacionamento foram criadas zonas fora das zonas de grande pressão “tanto do mar como do caminho-de-ferro, para captar carros e trazer os nossos cidadãos para as estações”. Ao mesmo tempo, “no interface junto do caminho-de-ferro quem estacionava pagava, agora incluiu-se o estacionamento no pacote da mobilidade”.

Os autocarros, chamados Buscas, iniciaram a sua actividade em 2016, já operam em nove carreiras. “Se temos reclamações dos munícipes por causa do paga-

76
ESTAÇÕES DE BICICLETAS
Previstas 82

700
BICICLETAS EM OPERAÇÃO
Previstas 1200

mento de estacionamento, temos os munícipes satisfeitos com os autocarros”, considera Rui Rei.

Autónomo na Nova SBE

O futuro vai ser feito com o apoio do novo centro de controlo de Cascais, aberto em fins de junho de 2018, que vai providenciar dados em tempo real de número de utilizadores, ocorrências, problemas nas vias, nos autocarros.

Terão a funcionar veículos eléctricos e dois veículos autónomos. O primeiro é um teste que vão fazer na Adroana, que é o parque de serviços municipais e o segundo que será feito na ligação entre a estação de Carcavelos e a Nova SBE, junto ao mar. “Este será o veículo, temos acordo com a Navia, e em Setembro será o primeiro veículo autónomo a circular em Portugal”, sublinhou.

Em breve, vai ser possível “a desmaterialização do bilhete diário e do passe, o pagamento com cartão de crédito que começou em Londres, Madrid chega a Cascais. Após o concurso público que a Câmara vai fazer em 2019, vamos fazer a bilhética integrada em Cascais, alargada à área metropolitana de Lisboa e integrada na Otelis”. ■ **FSF**

A mobilidade do futuro será eléctrica

A mobilidade vai ser multiforme com autocarros, scooters, bicicletas, carros partilhados, o que implica ter em conta o ecossistema da mobilidade, que deve ter como fim a mobilidade dos cidadãos.

A solução não passa apenas pelo veículo eléctrico mas a mobilidade do futuro vai ser eléctrica, partilhada e conectada, que serão os seu drivers, referiu Paulo Rodrigues, administrador da APVE (Associação Portuguesa Veículos Eléctricos). “O veículo eléctrico é parte da solução mas não é a bala de prata”, garantiu Rui Velasco Martins. Direcção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospectiva do IMT (Instituto de Mobilidade e de Transportes). O carro eléctrico não resolve as questões de estacionamento e de congestionamento urbanos. E deu como o

exemplo o facto de o estacionamento em Lisboa equivaler a 600 relvados de futebol.

Citou um estudo do Boston Consulting Group, em que se admite que, dentro de 20 anos, só sejam necessários metade dos automóveis. “A adopção do carro eléctrico começou por ser emocional, e hoje já é racional. Ainda conta com incentivos, mas tem de se levar em linha de conta o impacto ambiental”, referiu Luís Reis. Ma não é o veículo eléctrico que tem apoios. “A indústria automóvel europeia recebe incentivos na ordem dos 56 mil milhões de euros”, esclareceu Paulo

Rodrigues. Por isso novos modos de mobilidade e um novo paradigma energético “merecem ser apoiados”.

Na sua opinião, está-se no segundo ciclo dos automóveis eléctricos. Sublinhou que as baterias tiveram uma grande evolução porque houve “um pressing da indústria automóvel para melhorar as baterias”, salientou Luís Reis. A densidade aumentou 400%, o custo de carregamento baixou 80%, e a autonomia, em certos modelos, já pode chegar aos 600 kms. “O veículo eléctrico é a viragem do produto para o serviço”, concluiu Luís Reis.

O futuro será digital

A tecnologia de emissões vai tornar-se mais onerosa e os custos industriais destes automóveis vão crescer enquanto os dos eléctricos vão baixar, referiu Luís Reis. Na sua opi-

nião a combustão tem a morte anunciada. A indústria automóvel é como a banca em 2008. É muito grande para cair mas vai cair. Considera a mobilidade vai ser multiforme com autocarros, scooters, bicicletas, carros partilhados, por isso, implica ter um olhar amplo e ter em conta o ecossistema da mobilidade. Sublinhou que esta deve ter como fim a mobilidade dos cidadãos.

“O ciclo de introdução de novas tecnologias e serviços está a ser in-

tenso”, afirmou Luís Reis, Luís Reis, Business Development Manager para a Mobilidade do CEiiA, o que vai mudar a forma de falar do serviço público de transportes, “que terá de ser repensado”. O modelo será a plataforma para fazer as suas escolhas, disse Luís Reis.

Transporte flexível

O ponto de intersecção deste paradigma multimodal, segundo Rui Velasco Martins, será digital: “a mobilidade do futuro vai passar pelo digital”. Foi dado o exemplo de Viena que já tem um sistema de informação que permite ao utilizador optar, segundo vários filtros e configurações, pela forma e combinação de transportes que mais lhe interessa naquele momento.

“A bicicleta eléctrica está a mudar a realidade da mobilidade, tal como o andar a pé, implica a reformulação dos espaços urbanos”, salientou Rui Velasco Martins. Este técnico superior do IMT falou das diferenças que existem quando se analisa a mobilidade entre o interior e o mundo rural e o urbano. Defendeu “o transporte flexível para as zonas com menos população”.

Por sua vez, Rui Velasco Martins sublinhou que a transformação da mobilidade não é energética mas tem que ver com a digitalização, a economia da partilha, a conectividade. Relaciona-se também com os problemas ambientais das cidades com as emissões, a qualidade do ar, e o conceito de sustentabilidade. ■ F&S

4%
Dos veículos vendidos em Portugal em 2018 são eléctricos.

Inês Gomes Lourenço



André Veríssimo moderou o debate entre Paulo Rodrigues, administrador da APVE, Luís Reis da CEiiA e Rui Velasco Martins do Instituto de Mobilidade e Transportes.

Participantes

A “Mobilidade Eléctrica em Portugal” foi uma conversa entre Paulo Rodrigues, administrador da APVE, Luís Reis, Business Development Manager para a Mobilidade do CEiiA, Rui Velasco Martins, direcção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospectiva do Instituto de Mobilidade e Transportes (IMT), com moderação de André Veríssimo, director do Jornal de Negócios.

Inês Gomes Lourenço

À espera de modelo de pagamento

Na Europa cada operador tem a sua rede e depois existe uma espécie de roaming. Com o modelo actual, Portugal está isolado na Europa. Devia abrir-se espaço para os operadores, porque existe tecnologia, e, depois, cada um implementa o seu modelo de negócio.

Inês Gomes Lourenço



João Nunes, managing director da Mobilelectric, e João Nuno Serra, fundador da Enforce, defendem modalidades sofisticadas de pagamento dos carregamentos eléctricos.

Participantes

Na sessão “Postos de Carregamento” estiveram Carlos Ferraz, gestor de desenvolvimento de negócio da Prio, João Nuno Serra, fundador da Enforce; João Gomes, managing-director da Mobilelectric, José Henriques, presidente da Magnum Cap, tendo sido moderada por Carlos Jesus, CEO da ZEEV.

“Quando a Mobi-e foi criada teve o seu ímpeto, mas depois foi deixada ao deus dar, agora é preciso revisitar a arquitectura para a mobilidade eléctrica e reflectir sobre se este é o modelo que melhor serve”, referiu João Nuno Serra, Ceo e fundador da Enforce. Em termos simples, a Mobi-e procurou replicar, para a mobilidade eléctrica, o modelo do multibanco, que é gerido por uma entidade, a SIBS. “Agora o modelo tem de ser revisitado. Olhar para a realidade europeia, existe a Tesla com a sua rede de 50 pontos de carga super-rápida, há uma densidade de carregamento superior”.

José Henriques, presidente da Magnum Cap, esclareceu que na Europa, os modelos são decalcados das telecomunicações. “Cada um tem a sua rede e depois existe uma espécie de roaming. Com o modelo actual, Portugal está isolado na Europa. Devia abrir-se espaço para os operadores porque existe tecnologia e depois, cada um, implementa o modelo de negócio que quiser”.

Qualquer seja a forma do modelo futuro, Carlos Ferraz, gestor de desenvolvimento de negócio da Prio, diz que “não temos uma refinaria, somos uma empresa de energia e até estamos a renovar a rede,

iniciada em 2011, que ainda não foi amortizada”. Actualmente os carregamentos na rede têm sido gratuitos e subsidiados pela EDP. Mas o Governo anunciou que se vai poder começar a cobrar os carregamentos

que são gratuitos.

Se as vendas de carros eléctricos crescerem, o mais provável é que se caminhe para um equilíbrio entre o modelo de carregamento rápido (cerca de 20 minutos) nos es-

paços públicos, e o carregamento lento durante a noite, em casa, nas garagens ou condomínios.

Moedas ou cartões

Falou-se das soluções de pagamento dos carregamentos eléctricos. Um dos modos que foi afastado foi dos moedeiros. “Fazer uma rede de topo de gama e depois exigir moedeiros não faz sentido”, afirmou João Gomes, Managing Director da Mobilelectric, do grupo retalhista automóvel C. Santos.

Para Carlos Ferraz deve haver mais que uma solução de pagamento em que se inclui o ad-hoc mas sem moedeiros. Nuno Serra referiu que se pode disponibilizar o pagamento através de um registo com um sms token, que permite abrir o carregamento, e depois envia-se uma referência multibanco para pagamento. É um serviço pós-pago feito pelo telemóvel. Quem não pagar entra na lista negra que impede o carregamento seguinte.

José Henriques, presidente da Magnum Cap, considera que é uma operação tão smart que o pagamento ter de ser desmaterializado e digital, aduzindo que, em alguns países, é obrigatório o pagamento por cartão de crédito. ■

Patente portuguesa

A Enforce registou a patente da sua Estação Solar de Carregamento Rápido de Veículos Eléctricos nos Estados Unidos da América. Foi desenvolvida pela empresa, em colaboração, mediante contrato de assistência técnica, com o departamento de Engenharia Eletromecânica da Universidade da Beira Interior. Desde 2012 que tem pendente a patente europeia. A Estação Solar de Carregamento InCh funciona na rede de carregamento de veículos eléctricos, nomeadamente no que diz respeito ao carregamento denominado rápido (20 a 30 minutos).

Recompensas para os cidadãos

A City Points é uma aplicação da Câmara Municipal de Cascais, em que as pessoas têm pontos por participar na vida do município. Foi premiada pelas Nações Unidas como uma aplicação muito interessante ao serviço dos cidadãos. Como explicou Rui Rei o orçamento participativo de Cascais é o maior de Portugal. “Votam e participam mais pessoas no orçamento participativo de Cascais do que os votos nas eleições”, salientou o presidente da Cascais Próxima. Com esta aplicação recompensam-se acções nas áreas do meio ambiente, cidadania, responsabilidade social e mobilidade sustentável. As recompensas podem ser a entrada gratuita em museus, plantas, livros, visitas guiadas, experiências, oficinas, ingressos para eventos, serviços de cuidados animais, etc.



Não temos uma refinaria, somos uma empresa de energia, e até estamos a renovar uma rede, iniciada em 2011, que ainda não foi amortizada.

CARLOS FERRAZ
Gestor de desenvolvimento de negócio da Prio

O pagamento tem de ser desmaterializado e digital. Em alguns países é obrigatória a opção do cartão de crédito.

JOSÉ HENRIQUES
Presidente da Magnum Cap



Smart-cities, a vez dos sistemas preditivos

Tem de se passar de um sistema de mobilidade inter-operável para modelos preditivos, que permitam fazer um gestão dinâmica da mobilidade, de geometria variável, e que sejam adequadas à transformação diária das cidades.

“O Mobi-me é um sistema de gestão de mobilidade sustentável que foi reconhecido pelas Nações Unidas como uma tecnologia de referência para o cumprimento do objectivo 12 da sustentabilidade das cidades e do território, entre seis mil tecnologias”, referiu Vladimiro Feliz, Smart Cities Programme and Chief Information Officer do CEiiA.

É o sistema que corporiza a visão de Cascais, que passa pela criação de eco-sistemas integrados de mobilidade, “que deixem de olhar para a mobilidade numa lógica da oferta ou de um único meio de mobilidade, mas que tenham uma orientação clara e gradual ao mix de mobilidade disponível, mais adequado, mais fácil, mais económico, mais sustentável, para uma deslocação”, concluiu Vladimiro Feliz.

Tem ainda a particularidade de tornar a sustentabilidade “transaccionável, isto é, posso impactar as taxas do operador e a factura do utilizador em função do seu comportamento de mobilidade, das emissões CO2 que produz no seu processo de mobilidade. Permite calcular o impacto ambiental entre deslocações com energias verdes ou fósseis”.

O CEiiA é um centro de engenharia e desenvolvimento orientado para as indústrias de mobilidade e está a pensar em devices inteligentes, ligados à cidade, à infra-estrutura da cidade e conectados entre si e os sistemas, “que permitam não só a recolha de informação histórica e

tempo real, mas modelos preditivos, que criem modelos de gestão de mobilidade dinâmicos, de geometria variável, que se adequem à transformação diária das cidades”.

Existe para as pessoas

“A transformação digital afecta toda a sociedade”, disse Miguel Castro Neto, professor auxiliar e subdirector da NOVA IMS. Defendeu que tem de se passar de um sistema inter-operável, que partilha dados, junta os vários elos da cadeia de mobilidade para oferecer uma experiência de conveniência para o utilizador, como se fez em Cascais, para um novo limiar. “Há que passar para uma fase mais preditiva e construir uma verdadeira inteligência territorial, em

Participantes

A sessão “Smart Cities, Mobilidade e Desenvolvimento Sustentável” foi moderada por Robert Stussi, vice-presidente da APVE, e contou com a presença de Miguel Castro Neto, professor auxiliar e subdirector da NOVA IMS, Sara Fernandes, professora e investigadora da Universidade das Nações Unidas e autora do livro *Smart Cities*, Rodrigo Sampayo, arquitecto e partner Openbook Architecture, e Vladimiro Feliz, Smart Cities Programme and Chief Information Officer da CEiiA.

que a mobilidade está interligada com outras dimensões da vida nas áreas urbanas”.

Salientou que hoje com a tecnologia disponível se podem fazer verdadeiras radiografias do território e compreender o metabolismo da cidade. “Com os dados disponíveis é possível perceber como é que as pessoas se deslocam e, com esses dados, dispor de um novo modelo de planeamento e de gestão da mobilidade”, referiu Miguel Castro Neto.

“Quando estamos a falar de smart-cities, falamos de pessoas, pois tudo existe por causa das pessoas”, sublinhou Sara Fernandes, professora e investigadora na Universidade das Nações Unidas. Explica que o seu trabalho passa por desenhar, com

os governos nacionais de países em vias de desenvolvimento, “estratégias como uma visão holística para implementar planos de acção em termos de smart-cities, mas também de governo e administração pública, com uma forte componente de ensino e formação para preparar as pessoas”.

Acrescentou que um dos seus focos é recolher as melhores práticas e os principais erros cometidos nas estratégias de inovação nos países mais desenvolvidos no que se refere às smart-cities. Mas há a preocupação de evitar a replicação, porque, como sugeriu com uma imagem forte: “não é possível replicar Cascais em Bissau, porque Cascais tem estradas e Bissau buracos”. ■

Inês Gomes Lourenço



Robert Stussi moderou a sessão que contou com Miguel Castro Neto, Sara Fernandes, Rodrigo Sampayo e Vladimiro Feliz.



A transformação digital afecta toda a sociedade.

MIGUEL CASTRO NETO

Professor auxiliar e subdirector da NOVA IMS

Inês Gomes Lourenço



Quando estamos a falar de smart-cities, falamos de pessoas, pois tudo existe por causa das pessoas.

SARA FERNANDES
professora e investigadora
na Universidade das Nações
Unidas

A estratégia do smart-office

“As empresas têm uma grande dificuldade em contratar, o mercado não produz quadros técnicos suficientes em relação às necessidades das empresas, portanto têm de criar factores distintivos para a atracção de talentos, o que passa pelo smart-office”, disse Rodrigo Sampayo, que é arquitecto, partner e fundador da Openbook Architecture, com 12 anos, cerca de 40 pessoas, escritórios em Portugal (Lisboa) e Brasil (São Paulo), e actividade em cerca de 12 países. “Somos a principal empresa em Portugal a fazer arquitectura corporate com a Deloitte, KPMG, Vieira de Almeida & Associados, embora trabalhemos na área da saúde e do residencial e do turismo”, referiu Rodrigo Sampayo.

O smart-office é um escritório que funciona no conceito de road desk, em que a relação do posto de trabalho é de mobilidade, para todos os níveis hierárquicos. “Privilegia-se o espaço público em vez do espaço privado, as pessoas não têm gabinete, os que existem são muito pequenos e partilhados, com áreas comuns bastante grandes”, explicou Rodrigo Sampayo.

O tempo médio de um millennial numa empresa é de sete meses, por isso, se assiste “à criação de novos valores, de factores distintivos, como os work-cafés. Hoje os espaços de trabalho têm funções consoante as necessidades do colaborador e isto passa-se de uma forma transversal”. É uma tentativa de as empresas conseguirem cativar quadros e mantê-los depois de os formar.



Pedro Marques, Cascais Próxima, com Pedro Torres (Vision Box), Rui Rei (Cascais Próxima), e Miguel Rodrigues (Siemens).

A ficção tornou-se real

Cascais tem um centro de serviços para resolver de, numa primeira linha, 75% do problemas reportados. O objectivo no futuro é tornar-se um centro preditivo e antecipar os problemas

Desde fins de junho deste ano que Cascais tem um centro de controlo, C3, que corresponde a uma estratégia em três eixos cidadania, ambiente e energia, e mobilidade inteligentes. “Com base nisto precisamos de um centro de operações que facilite a nossa vida, mas não numa perspectiva de big brother, que tudo controla, vê e olha. A intenção é captar a informação que é fundamental para a melhoria da qualidade de vida dos nossos munícipes”, explicou Rui Rei, presidente da Cascais Próxima, que gere o C3 – Centro de Controlo de Cascais.

Este tem hoje a funcionar a mobilidade, o contact center, a iluminação pública, o ambiente e a intervenção territorial, mas no futuro prevê atingir as 15 integrações entre as quais a protecção civil, a polícia municipal e as restantes forças de segurança.

O objectivo futuro é, com esta informação, fazer um centro preditivo, em que se resolve o que acontece, mas se prevê o que vai acontecer dentro de quatro ou cinco horas. “Isto é que a grande inteligência que podemos dar ao centro de controlo de Cascais”, referiu Rui Rei.

Um dos aspectos sublinhados no C3 é a intervenção territorial, Fix Cascais. Como explica Rui Rei,

Participantes

“Cidades do Futuro” foi o tema debatido por Pedro Torres, director de inovação da Vision-Box, Rui Rei, C3 – Centro de Controlo de Cascais, Miguel Rodrigues, head of Intelligent Traffic Systems da Siemens, com moderação de Paulo Marques, director do Departamento de Mobilidade de Cascais Próxima.

“tem associado uma aplicação, a que os munícipes podem recorrer para comunicar um problema e, tão rapidamente possível, será resolvido. Existe um conjunto de equipas e máquinas que dão apoio a esta resolução”. Este centro, que foi construído em parceria com a Deloitte, CEiiA, Vision-Box, tem o objectivo de ser um centro de serviços para, numa primeira linha, solucionar 75% dos problemas reportados.

Do aeroporto à cidade

“A nossa concepção de cidade inteligente é inspirada no conceito aplicado nos aeroportos, onde começá-

mos pelo controlo baseados na tecnologia da biometria, estando em mais de 80 aeroportos internacionais. Depois tentámos tornar o aeroporto mais inteligente e centrado no passageiro. Este salto consiste em criar um eco-sistema smart, ou seamless, segundo a Vision-Box, em que no centro está o passageiro”, refere Pedro Torres, director de inovação da Vision-Box.

A cidade inteligente é transposição deste conceito para um outro conjunto de variáveis, mas o princípio é o mesmo. Não deixou de referir que é importante que a privacidade dos dados, biométricos e outros, seja defendida e que “nenhuma entidade possa saber tudo o que um indivíduo anda a fazer”.

A visão seamless da mobilidade, ou seja, a sua fluidez, num tradução aproximada, é partilhada por Miguel Rodrigues, Head of Intelligent Traffic Systems da Siemens, que diz que “temos olhado sempre para as possibilidades de integração e de gestão para resolver os problemas”. Salientou que, a Siemens, tem, em Portugal, “entões da mobilidade como o do autocarro urbano eléctrico, City Gold, parceria entre a Salvador Caetano e a Siemens, e a gestão de bagagens nos aeroportos médios”. ■ FSF

A cidade de amanhã

Em 2007 a população urbana superou a população rural e, em 2050, dois terços da população viverá em cidades, atingindo, na União Europeia, os 80%. O futuro passa pela cidade conectada que sabe quase tudo sobre os seus habitantes. Mas há outros desafios mais imediatos na cidade de amanhã, que começa já hoje, como refere Miguel Castro Neto. “Só estamos a discutir as questões da mobilidade actual mas o que pode acontecer nas cidades e nas áreas urbanas vai ser profundamente transformador da forma como vivemos na sociedade”.

O pesadelo das compras online:

“a percentagem de pessoas que faz compras online em Portugal é muito baixa, comparativamente com as médias europeias e internacionais. Se a compra online atingir um padrão de comportamento igual ao de outros países, a nossa logística urbana, que já hoje é complicada, vai crescer a uma grande velocidade, com uma quantidade de veículos a levar encomendas de um lado para o outro. Não são grandes cargas, são como formigas de um lado para o outro”.

Interligação de veículos:

“Se os veículos estiverem interligados entre si e com a infra-estrutura, os veículos autónomos, a mobilidade eléctrica, mudam mais a mobilidade do que se pensa. Os carros vão começar a cumprir as regras de trânsito, poderia deixar de haver acidentes. Perdem-se coimas e as seguradoras o agravamento de prémios”.

Mobilidade autónoma:

“a mobilidade autónoma em que passa a presidir o princípio da partilha. O carro leva os filhos à escola, vai buscar as compras ao supermercado e a seguir passa pelo take way e leva o jantar para casa ou vai-me buscar”.

Se as compras online aumentarem em Portugal, pode ser o caos logístico.

NEGÓCIOS INICIATIVAS Energy and Mobility for Smart Cities

Inês Gomes Lourenço

**CARLOS CARREIRAS PRESIDENTE
DA CÂMARA MUNICIPAL
DE CASCAIS**

Mobi Cascais é o “Netflix da mobilidade”

O Mobi Cascais é um sistema de mobilidade tão revolucionário que foi caso de estudo na CES – a maior feira de tecnologia do mundo, em Las Vegas.

FILIPE S. FERNANDES

O Mobi Cascais reúne numa única plataforma toda a oferta de transporte no concelho: comboio, autocarro, parque de estacionamento, bicicletas e até parceiros de car-sharing.

O que é que faz de Cascais uma smart-city?

A cidade inteligente não é aquela se escraviza em função da tecnologia. Não é feita de relações entre chips e computadores. A cidade inteligente é a que coloca a tecnologia ao serviço das pessoas. Esse é o projecto de Cascais e que assenta sobretudo em três áreas: cidadania inteligente, mobilidade inteligente, ambiente e energia Inteligentes.

Dentro destas três áreas de actuação, temos dezenas de programas a correr que colocam Cascais na vanguarda da utilização da tecnologia na promoção de políticas públicas mais democráticas, mais solidárias e mais eficientes.

Como é que se caracteriza hoje a mobilidade em Cascais? E como é que, na prática, se traduz o conceito da mobilidade como um serviço?

Temos de reconhecer que a mobilidade é o principal desafio das

grandes áreas metropolitanas. É-o em Portugal, notoriamente em Lisboa e Porto, mas também em muitos pontos do planeta. Como é que as decisões políticas podem conquistar tempo aos cidadãos e, ao mesmo tempo, promover meios de transporte mais eficientes, a sustentabilidade ambiental e a competitividade económica dos territórios? É o desafio que temos pela frente.

O Mobi Cascais é um sistema de mobilidade tão revolucionário que foi caso de estudo na CES – a maior feira de tecnologia do mundo, em Las Vegas. Cidades como Los Angeles, ficaram muito interessadas em partilhar experiências connosco neste domínio.

Caracteriza-se, sobretudo, por ter reunido numa única plataforma toda a oferta de transporte no concelho: comboio, autocarro, parque de estacionamento, bicicletas e parceiros de car-sharing. A partir de um telemóvel ou computador, os cidadãos podem tratar da bilhética, passes, controlo de tempos de chegada e até reserva de estacionamento.

A revolução que estamos a operar nesta fase prende-se com a oferta da mobilidade como serviço. Isto é: o utilizador só paga a mobilidade que efectivamente consome. Como se fosse o “Netflix da mobilidade”. Isto representará um enorme ganho para os utilizadores e uma tremenda injeção de competitividade nos programas de mobilidade.

Quais foram desde 2016 até agora os montantes de inves-

timento na mobilidade em Cascais? Quais são os indicadores mais positivos e os mais negativos no novo sistema de mobilidade desde 2017?

O investimento global no Mobi Cascais ronda os 12 milhões de euros, a uma média de 4 milhões de euros/ano.

Positivo: à entrada do segundo trimestre de 2018, tínhamos 7000 utilizadores registados no Mobi-Cascais, 46960 passageiros transportados no buscas e 700 assinaturas de bike sharing vendidas. Os últimos números de que dispomos mostram uma evolução muito favorável.

Negativo: a Linha de Cascais, para a qual fizemos convergir um número substancial de passageiros. A integração com a CP era uma reivindicação com 40 anos. Fez-se, mas a Linha de Cascais está numa espiral de degradação que este governo agravou e que, temo, se aproxima da irreversibilidade.

Quais são os principais projectos futuros? O que imaginam

que possa acontecer à mobilidade de Cascais depois do concurso público de transportes públicos rodoviários em 2019?

Continuaremos com os nossos parceiros: (1) a ampliar as carreiras; (2) a dotar essas carreiras de veículos mais amigos do ambiente, mais modernos e mais confortáveis; (3) a trabalhar na penetração da mobilidade em todas as casas; (4) entrará em período experimental do primeiro autocarro não tripulado do país a fazer uma carreira em ambiente urbano – Nova School of Business and Economics / Estação de Carcavelos.

A questão do concurso público internacional é da maior importância. O modelo de Cascais, e isso será requisito obrigatório para todos os concorrentes, tem quatro pilares: a democratização do transporte público, a mobilidade ao serviço da qualidade de vida a melhoria da pegada ambiental da urbe, a competitividade do tecido económico e a promoção da coesão territorial.

Qualquer concorrente terá de ter estes 4 elementos em conside-

ração. Até dezembro de 2019, o operador e o serviço terão de estar 100% funcionais no território de Cascais. O nosso objetivo é que Cascais seja um concelho com liberdade total. Isso só se consegue com mobilidade total.

Quais são as principais alterações previstas para a aplicação Mobi Cascais para Setembro e quais são os objectivos dessas alterações?

Sinalizaria duas mudanças:

Primeira: a progressiva gratuitidade do sistema. O Mobi Cascais já é grátis para jovens até aos 12 anos. A partir do ano lectivo que se inicia em setembro, alargaremos essa gratuitidade até aos 14 anos.

Para os maiores de 65, o Mobi Cascais também tem preços muito baixos, o que dá uma margem de liberdade muito importante aos mais idosos. Por 14,50 euros têm acesso a toda a mobilidade rodoviária no concelho.

Segundo: com o seu know-how em matéria de Mobilidade, Cascais está a trabalhar com outras autarquias da Área Metropolitana de Lisboa para que haja um passe único metropolitano a um preço muito competitivo.

Não faz sentido que os preços dos passes disparem entre Belém e Algés, apenas porque se cruzou a fronteira de um concelho para o outro. A integração da mobilidade interconcelhia, reflectindo os movimentos dos cidadãos, é uma prioridade. ■

“A integração com a CP era uma reivindicação com 40 anos. Fez-se, mas a Linha de Cascais está numa espiral de degradação que se aproxima da irreversibilidade.”

