
Ruas do Bairro, Amigas da Criança

Protótipo SROI Avaliativo
out 2016 - set 2017

SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente relatório reúne os resultados da análise de impacto efetuada pela APSI, Associação para a Promoção da Segurança Infantil, no âmbito da IS Prototipagem 2017.

A APSI, que tem como missão melhorar a qualidade de vida das crianças e adolescentes, acredita que o aumento da mobilidade pedonal pode contribuir de forma importante para o seu bem estar físico, emocional e social, pelo que, implementou o projeto Ruas do Bairro, Amigas da Criança, cuja iniciativa central, o Pedibus, foi alvo da avaliação de impacto realizada,

A análise efetuada teve como objetivo a quantificação das mudanças experienciadas e ganhos percebidos pelos *stakeholders* envolvidos, a par da validação da metodologia utilizada, já que se tratava de uma experiência-piloto. Através desta a APSI espera reunir informação que permita a sua replicação e scaling e a captação de entidades interessadas em desenvolvê-la noutras cidades e locais do país, nomeadamente, investidores.

O rácio SROI obtido foi de 0,45 o que denota que o investimento feito, no ano em estudo, foi maior do que a valoração das mudanças atribuída pelos *stakeholders* envolvidos na presente análise. Este facto, deveu-se a vários aspectos: 1) envolvimento maior do que o esperado da APSI; 2) muitas das modificações esperadas estão associadas a mudanças de atitudes, cuja alteração não é imediata e 3). as mudanças sentidas não são muito valorizadas socialmente.

O envolvimento de outros *stakeholders*, que atribuem uma maior importância às mudanças esperadas e o maior envolvimento de voluntários/as ou profissionais das entidades parceiras e a redução do tempo dos/as técnicos/as da APSI, no futuro, irá originar um rácio SROI mais favorável e com maior equilíbrio entre o investimento efetuado e os ganhos sociais obtidos.

1. ÂMBITO

1.1. O QUÊ?

Há vários estudos que demonstram que cada vez menos crianças se deslocam a pé para a escola. E se, por um lado, isto se deve, em grande medida, à preferência das famílias pela utilização do automóvel, a verdade é que 55% destas apontam, como razão para utilizar o automóvel, a inexistência de trajetos acessíveis, seguros, agradáveis e bem mantidos (APSI, 2015). Esta realidade, mais acentuada nos grandes centros urbanos, preocupa profissionais de saúde e do desenvolvimento infantil, que identificam os estilos de vida sedentários e a falta de atividade física como um problema na população infantil e juvenil.

A Associação para a Promoção da Segurança Infantil (APSI), que tem como missão melhorar a qualidade de vida das crianças e adolescentes e assegurar a existência de um ambiente promotor de saúde, acredita que o aumento da mobilidade pedonal das crianças pode contribuir de forma importante para a sua saúde e bem estar físico, emocional e social.

A presente análise de impacto visa avaliar o projeto Ruas do Bairro, Amigas da Criança que tem como objetivo geral aumentar e melhorar a acessibilidade, segurança e conforto da criança no espaço público, nomeadamente, nas deslocações casa-escola e como objetivos específicos: a) identificar os principais obstáculos à mobilidade autónoma e segura das crianças; b) identificar os desejos e necessidades das crianças e famílias nas suas deslocações diárias para a escola; e c) envolver as crianças, famílias e restante comunidade escolar na implementação de medidas que visem promover a autonomia e mobilidade mais saudável da criança, nomeadamente, um Pedibus - Autocarro Humano.

Esta análise centra-se na atividade que decorreu no ano transato: o “Pedibus”. O projeto engloba outras atividades que não serão agora alvo de estudo por motivos de enquadramento temporal, ou seja, por terem sido desenvolvidas fora do período em análise ou porque foram atividades isoladas no tempo, com pouca representatividade nas mudanças a avaliar.

1.2. PORQUÊ?

A presente avaliação de impacto do Ruas do Bairro, Amigas da Criança, tem como principal objetivo a validação da metodologia de intervenção e a identificação de ganhos individuais e coletivos dela decorrentes. Estes dados serão essenciais para, por um lado, garantir a replicação do projeto de forma cada vez mais eficiente, assim como para captar novos interessados em desenvolvê-la noutros locais - sejam estes investidores, parceiros, comunidades escolares ou autarquias.

Perceber de que forma a intervenção efetuada alterou os padrões de mobilidade das crianças e famílias das escolas envolvidas, nomeadamente, a opção por modos de deslocação mais suaves e saudáveis, será fulcral para validar a credibilidade do projecto e promover um maior envolvimento de todos os intervenientes nesta iniciativa. Será igualmente importante entender, no que respeita a ganhos, se a intervenção teve efeito ao nível da confiança das famílias e da autonomia da criança no espaço público.

1.3. COMO?

Esta análise de impacto é avaliativa referindo-se ao período de Outubro 2016 a Outubro 2017

A avaliação foi feita, predominantemente, por duas técnicas da equipa da APSI ligadas à gestão e implementação de projetos. Pontualmente, contou com o envolvimento da coordenadora do projeto e outros elementos da equipa da APSI, nomeadamente da área financeira e da comunicação. O envolvimento dos *stakeholders* foi feito através da rede de contactos criada no decorrer do projeto, com as coordenações das escolas, professores e famílias.

Alguns dados em falta para a presente análise foram recolhidos posteriormente sendo os mesmos extrapolados para o período em análise.

2. STAKEHOLDERS

2.1 IDENTIFICAÇÃO DE STAKEHOLDERS

O projecto Ruas do Bairro Amigas das Crianças envolve e implica várias pessoas, entidades e organismos que influenciam e são influenciados pela sua intervenção, concretamente, e no âmbito da presente análise, da atividade do Pedibus - Autocarro Humano.

São inúmeros os *stakeholders* do Pedibus já que a sua implementação depende de várias vontades e sinergias. Desde logo, e para além dos seus beneficiários diretos, as famílias, a escola e professores, os voluntários que asseguram o funcionamento da atividade, a comunidade local, os parceiros, os organismos do poder local e o financiador.

Os beneficiários diretos do Pedibus são as crianças, uma vez que são estas as destinatárias da atividade, sendo este o grupo de *stakeholders* no qual se prevê uma maior mudança em resultado da iniciativa.

As crianças envolvidas no Pedibus não apresentam grandes diferenças em termos de idade ou outras características, pelo que não foi sentida necessidade de criar nenhuma segmentação.

A caracterização dos restantes *stakeholders* pode ser encontrada na Tabela 1.

Tabela 1 - Identificação de Grupos e Segmentos de Stakeholders

GRUPOS DE STAKEHOLDERS	CARACTERIZAÇÃO	RELAÇÃO COM O PROJETO
Crianças	Crianças do 1º ciclo do ensino básico (dos 6 aos 12 anos) da Escola EB1 Sampaio Garrido, uma escola pública da freguesia de Arroios, que está inserida numa Zona de Intervenção Prioritária (ZIP) da Câmara Municipal de Lisboa, que frequentaram o Pedibus durante o ano letivo 2016/2017.	Participaram no Pedibus pelo menos uma vez por semana (mais de 20% de assiduidade) e mantiveram um nível de participação regular ao longo de todo o projeto, fazendo o percurso a pé para a escola acompanhadas por um adulto voluntário e restantes colegas participantes.
Encarregados de Educação	Pais ou familiares das crianças inscritas no Pedibus da EB1 Sampaio Garrido.	Inscreveram as crianças no Pedibus e levam-nas à atividade, para que elas possam integrar o Autocarro Humano.
Voluntários	Adultos, maioritariamente pais e mães,, mas também pessoas da bolsa de voluntariado da Junta de Freguesia de Arroios e ainda técnicos/as da Câmara Municipal de Lisboa, que conduzem o Pedibus da EB1 Sampaio Garrido.	Acompanham as crianças até à escola em alguns dias específicos da semana e asseguram o funcionamento do Pedibus.

GRUPOS DE STAKEHOLDERS	CARACTERIZAÇÃO	RELAÇÃO COM O PROJETO
Professores	Professores da EB1 Sampaio Garrido que dinamizaram ações de preparação do Pedibus.	Medeiam a comunicação com a família, ajudam na recolha de dados, acompanham as ações de preparação do Pedibus em sala de aula.
Comunidade	Pessoas que residem e/ou trabalham na zona envolvente à escola, coincidente com as rotas do Pedibus	Na maior parte dos casos, a sua relação com o projeto não é direta, embora sejam beneficiários indiretos do Pedibus. No entanto, em alguns casos houve envolvimento e contatos com as crianças e famílias decorrentes das alterações das suas dinâmicas de deslocação.
Parceiros do projeto	Entidades que apoiaram a APSI na implementação do projecto, através de apoio técnico, de divulgação e/ou logístico, tais como a ACA-M - Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, Agrupamento de Escolas Nuno Gonçalves, Associação de Pais da Sampaio Garrido e Junta de Freguesia de Arroios..	Todas as entidades/organismos associados formal ou informalmente ao projeto e que tiveram um papel ativo na implementação de algumas tarefas das atividades e na mobilização dos beneficiários e voluntários.
Entidades Poder Local	Organismos públicos locais com poder e responsabilidade de intervenção no Espaço Público ou no Desenvolvimento Local e Comunitário, como por exemplo, a Câmara Municipal e Junta de Freguesia.	Receberam os resultados do projeto e promoveram reuniões com a APSI com vista à implementação de condições que aumentem e melhorem a mobilidade pedonal infantil.
Financiador	Câmara Municipal de Lisboa.	Disponibilizaram técnicos/as da Escola Fixa de Trânsito para o acompanhamento do Pedibus.
Outros doadores e utilizadores de serviços	Doadores e utilizadores de serviços da APSI	Doaram ou compraram serviços à APSI, permitindo a alocação dos seus recursos humanos e materiais ao projeto

2.2. INCLUSÃO/EXCLUSÃO DE STAKEHOLDERS NA ANÁLISE

Para a presente análise foram seleccionados os *stakeholders* que, no entender da APSI, foram mais influenciados pela intervenção e cujas mudanças e alterações de comportamento e/ou hábitos estão relacionados de forma mais imediata e direta com o Pedibus.

Desde logo os beneficiários diretos, as crianças, mas também os seus familiares e os voluntários que asseguram o funcionamento do Pedibus.

E optou-se pelos familiares e voluntários, por várias razões:

- a) a participação das crianças no Autocarro Humano depende, em grande medida, desses dois stakeholders;
- b) a participação das crianças influencia e provoca mudanças em cada um destes stakeholders;
- c) estes stakeholders, pela sua proximidade aos beneficiários diretos, podem também eles ser relatores das mudanças vivenciadas pelas crianças.

Para além das razões apontadas, a acessibilidade a qualquer um destes *stakeholders* é muito fácil dado que a APSI possui contactos diretos de todos e canais de comunicação agilizados com os mesmos.

A exclusão dos restantes *stakeholders* da análise atual está sobretudo relacionada com aspetos que se prendem com a materialidade das suas mudanças e a dificuldade de acesso como poderá ser constatado na Tabela 2.

Tabela 2 - Inclusão/Exclusão de Stakeholders na análise

STAKEHOLDERS	INCLUSÃO (S/N)	JUSTIFICAÇÃO
Crianças	Sim	Esperava-se que estes experienciassem uma mudança significativa nos seus modos de deslocação para a escola bem como adquirissem conhecimentos sobre modos de mobilidade suave e segurança no ambiente rodoviário, aumentassem o conhecimento do espaço público, entre outros.
Encarregados Educação	Sim	Apesar de não serem os beneficiários diretos dos percursos acompanhados, são beneficiários indiretos, que também sofreram mudanças na sua forma de deslocação (em termos de tempo, modo de transporte), decorrentes das mudanças verificadas no modo de deslocação das suas crianças.
Voluntários	Sim	Estas pessoas são pilares que permitem a manutenção da atividade. Por um lado promovem a mudança nos beneficiários, mas por outro também elas são alvo de mudanças associadas ao andar a pé e às relações que se estabelecem com as crianças. sendo portanto muito pertinente incluir na análise.
Professores	Não	Os professores acompanham as ações de preparação do Pedibus, mas não estão diretamente envolvidos na sua prática diária. A sua participação é mais concentrada na fase inicial e quase sem representatividade na fase de desenvolvimento do Pedibus. Neste sentido, nesta atividade em particular, as mudanças experienciadas serão pouco relevantes.
Comunidade	Não	A comunidade envolvente foi sendo sensibilizada pelo projeto ao longo do seu desenvolvimento e é provável que se tenham verificado algumas mudanças. No entanto, estas mudanças são difíceis de identificar e medir, sobretudo, porque se trata de uma população difícil de delimitar e conhecer. Não será, por esta razão, integrada no âmbito da presente análise.
Parceiros do projeto	Não	Os parceiros do projeto, assim como a própria associação, sentem mudanças que decorrem, entre outras, da aquisição de experiência na implementação do Pedibus. No entanto, estas não se refletem ou influenciam as mudanças verificadas nos beneficiários, pelo que ficarão fora do âmbito da presente avaliação.

STAKEHOLDERS	INCLUSÃO (S/N)	JUSTIFICAÇÃO
Entidades Poder Local	Não	Esperava-se que, a médio prazo, os organismos do poder local experienciassem mudanças e efetivassem alterações ao nível das políticas públicas e sociais e estratégias de mobilidade a nível local, com vista à melhoria dos espaços envolventes e à promoção de modos de deslocação suaves e sustentáveis. No entanto, estas não serão imediatas, não sendo pertinentes para a presente avaliação.
Financiadores	Não	A Câmara Municipal de Lisboa tem vindo a identificar os projectos desta natureza como motores de mudança efetiva para a melhoria da mobilidade e qualidade de vida na cidade. No entanto, o impacto deste projecto é analisado num conjunto de projetos com as mesmas orientações sendo difícil de inferir as mudanças provocadas especificamente por este projeto, para além do que, não foi considerado fundamental para a avaliação que nos propomos realizar presentemente, pelo que, não será integrada.

2.3. PLANO DE ENVOLVIMENTO DOS STAKEHOLDERS

O envolvimento dos *stakeholders* no mapeamento do impacto foi feito, no caso das crianças, através de um grupo focal tendo o mesmo acontecido com os encarregados de educação e voluntários.

Para a quantificação do impacto, foram aplicados a todos os *stakeholders* inquéritos, sendo que no caso das crianças e voluntários, cujo universo é menor ou igual a 10, tentou aplicar-se o mesmo à totalidade da amostra.

Reuniram-se numa sala as crianças que participaram no Pedibus durante todo o ano letivo, leu-se o inquérito e as crianças foram dando as suas respostas individualmente no seu inquérito em papel.

Já no que diz respeito aos familiares e voluntários, recorreu-se a inquéritos on-line e/ou telefónicos devido à dificuldade de conciliação de agendas por parte destes *stakeholders*.

Tabela 3 - Plano de Envolvimento de Stakeholders

STAKEHOLDER	SEGMENTO	U	MAPEAMENTO DO IMPACTO			QUANTIFICAÇÃO DO IMPACTO		
			N	Amostragem	Método	N	%	Método
Crianças	N/A	10	3	não aleatória	Grupo focal	8	80%	Questionários presenciais
Encarregados Educação	N/A	20	2	não aleatória	Grupo focal	5	25%	Questionário on-line e/ou telefónico
Voluntários	N/A	8	2	aleatória	Grupo Focal	6	75%	Questionário on-line

3. RECURSOS

O investimento assumido para a realização do projeto, no ano em análise, totaliza os 22 945,83€. Este valor é maioritariamente assumido por outros doadores e utilizadores de serviços prestados (88%) e diz respeito a despesas da entidade promotora, com custos fixos da sede (RH 83% e renda, consumíveis, etc. 17%).

Os restantes 12% do investimento assumido diluem-se entre as horas de voluntariado dos condutores do Pedibus (voluntários e técnicos da Câmara Municipal de Lisboa) e o tempo dos professores que apoiaram a preparação da atividade e o desenvolvimento dos materiais do projeto.

Os valores assumidos como custos fixos da sede tiveram uma taxa de imputação de apenas 17% ao projeto. O cálculo baseou-se nas horas aplicadas pelos recursos humanos técnicos no projecto.

Para o cálculo do investimento referente aos voluntários, assumiu-se que a tarefa não exigia nenhuma característica especializada, pelo que, o valor/hora do recurso foi calculado baseado no ordenado mínimo nacional. Assumiu-se, para a contabilização, que a atividade decorreu durante 144 dias (80% dos dias letivos). E apesar de este trabalho ser assumido 5 dias por semana por 2 adultos, 1 hora por dia, 3 dos recursos foram cedidos pela CML, pelo que apenas se contabilizaram 7 adultos por semana.

Para o cálculo do tempo doado pelo financiador, sabendo que os seus técnicos foram 3 dos 10 adultos que assumem semanalmente o Pedibus, calculou-se 30% dos 144 dias a um valor hora médio de um quadro técnico de nível IV.

No que respeita ao investimento relativo aos professores, assumido pela Escola, consideraram-se 80 horas de preparação da atividade em sala, nas várias turmas, sendo o valor hora do professor baseado na tabela salarial da função pública, relativa a um docente no segundo nível de carreira.

Em relação ao material, apesar deste ter sido produzido e pago na íntegra no arranque do projeto, foi utilizado no ano a que se refere a presente análise, sendo que dificilmente será reutilizado nos próximos anos, pois as crianças envolvidas entretanto vão avançando nos anos escolares e dissociam-se da atividade. Por essa razão, o total deste investimento foi repartido pelos dois anos, considerando-se uma taxa de consumo de 50%.

Tabela 4 - Investimento Assumido na Análise

STAKEHOLDER	INVESTIMENTO ASSUMIDO
Crianças	0,00€
Encarregados Educação	0,00€
Voluntários	444,02€
Professores	661,59€
Comunidade	0,00€
Parceiros do projeto	0,00€
Entidades Poder Local	0,00€
Financiadores	1 647,32€
Outros Doadores e utilizadores de serviços prestados	20 192,91€
TOTAL	22 945,83€

4. REALIZAÇÕES

O Pedibus resulta de um processo com várias pequenas tarefas mas que só fazem sentido no todo, o que leva a considerar que existe, em termos de realizações, uma atividade única. Esta, que não se inicia nos primeiros dias de escola, mas procura-se que comece o mais cedo possível e que dure até ao fim no ano letivo, todos os dias de manhã, foi contabilizada por aproximação a 80% dos dias letivos, ou seja 144 dias dos 180. Uma vez que a atividade possui dois momentos, de preparação em sala e depois o levar as crianças para a escola, por percursos organizados, durante a hora que antecede a entrada, considerou-se que o total de horas de atividade são as 80 horas de trabalho em sala com os professores e as 144 horas de condução do Pedibus. Os beneficiários da atividade foram as 30 crianças que se inscreveram no Pedibus.

Tabela 5 - Realizações

QUE ATIVIDADES FORAM REALIZADAS	Nº DE ATIVIDADES	Nº DE HORAS TOTAL	Nº DE BENEFICIÁRIOS
Pedibus	1	224	30

5. TEORIA DA MUDANÇA

CRIANÇAS

A participação diária das crianças num Autocarro Humano ou PediBus proporciona várias mudanças com impacto na sua vida e saúde, mas igualmente, das suas famílias e dos voluntários envolvidos.

Desde logo, e apenas por participarem no PediBus, as crianças andam mais a pé e brincam mais na rua diariamente. Por outro lado, fazem-no sem os pais e conhecem e interagem com outras crianças e com outros adultos, voluntários ou familiares de outras crianças. Por esta razão passam mais tempo na rua e fazem mais atividade física, o que leva a uma maior predisposição para estarem na rua e se movimentarem/deslocarem a pé, com uma mudança dos seus estilos de vida, optando por comportamento ou hábitos menos sedentários.

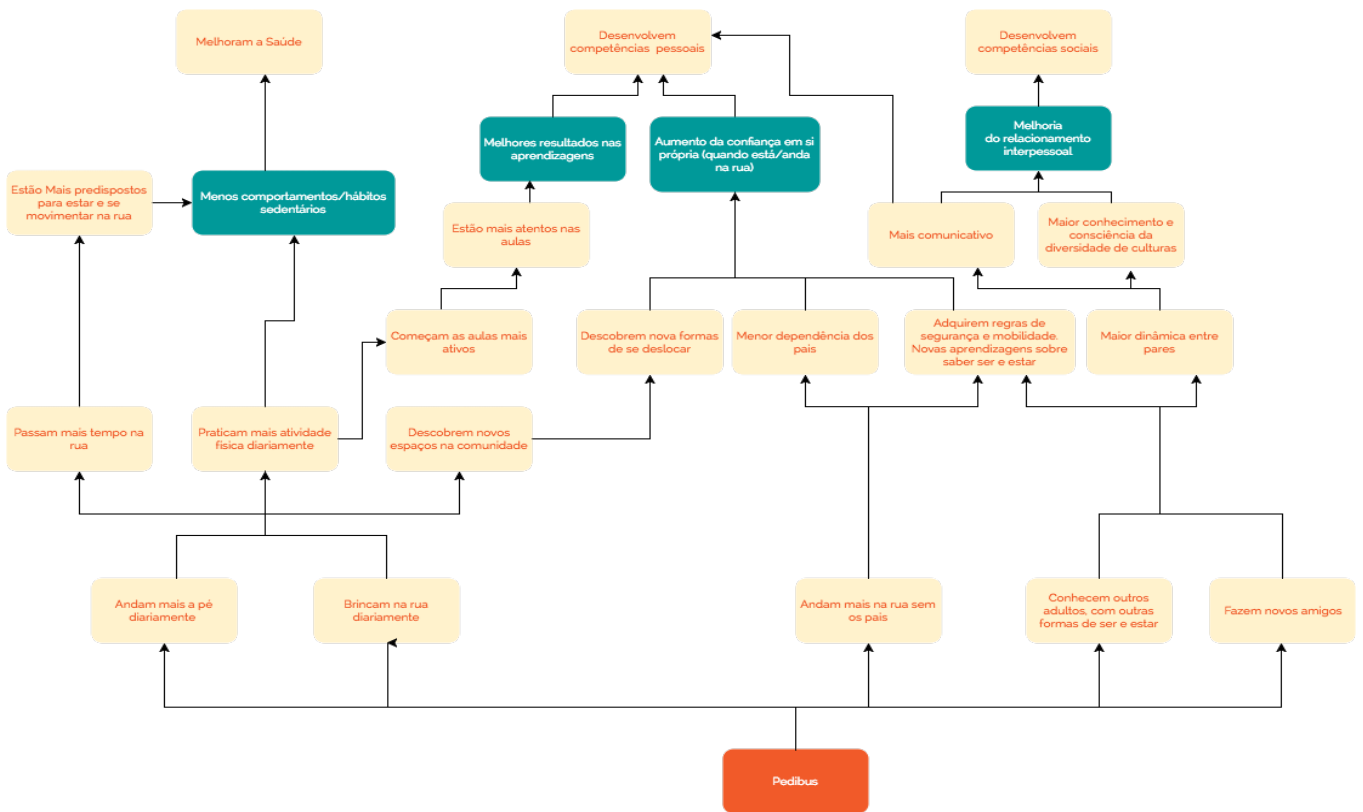
Esta possibilidade de fazerem exercício físico logo de manhã, permite também começarem as aulas mais ativos e disponíveis, tornando-se mais atentos, o que tem influência positiva nas suas aprendizagens e resultados escolares.

Por outro lado, e por passarem mais tempo na rua, descobrem novos espaços e oportunidades no ambiente e na comunidade e formas alternativas de se deslocar. Estas, associadas à menor dependência dos pais nas deslocações casa-escola e à aquisição de conhecimentos e competências de mobilidade pedonal (ex. o chegar a horas à escola), fazem com que se sintam mais confiantes e seguras nas suas deslocações.

Por fim, a interação com outros adultos e outras crianças da escola, para além de contribuir para esta aquisição de competências, decorrente da sua experiência de andar e pé e de convívio com os seus pares, proporciona a criação de uma dinâmica entre as crianças e, como consequência, uma maior facilidade no relacionamento com as outras pessoas e o aumento das suas competências interpessoais.

Espera-se que estas mudanças intermédias contribuam, a longo prazo, para a sua saúde e bem estar físico, mas também para o seu desenvolvimento pessoal e social e bem estar emocional.

Figura 1 - Teoria da Mudança | Crianças



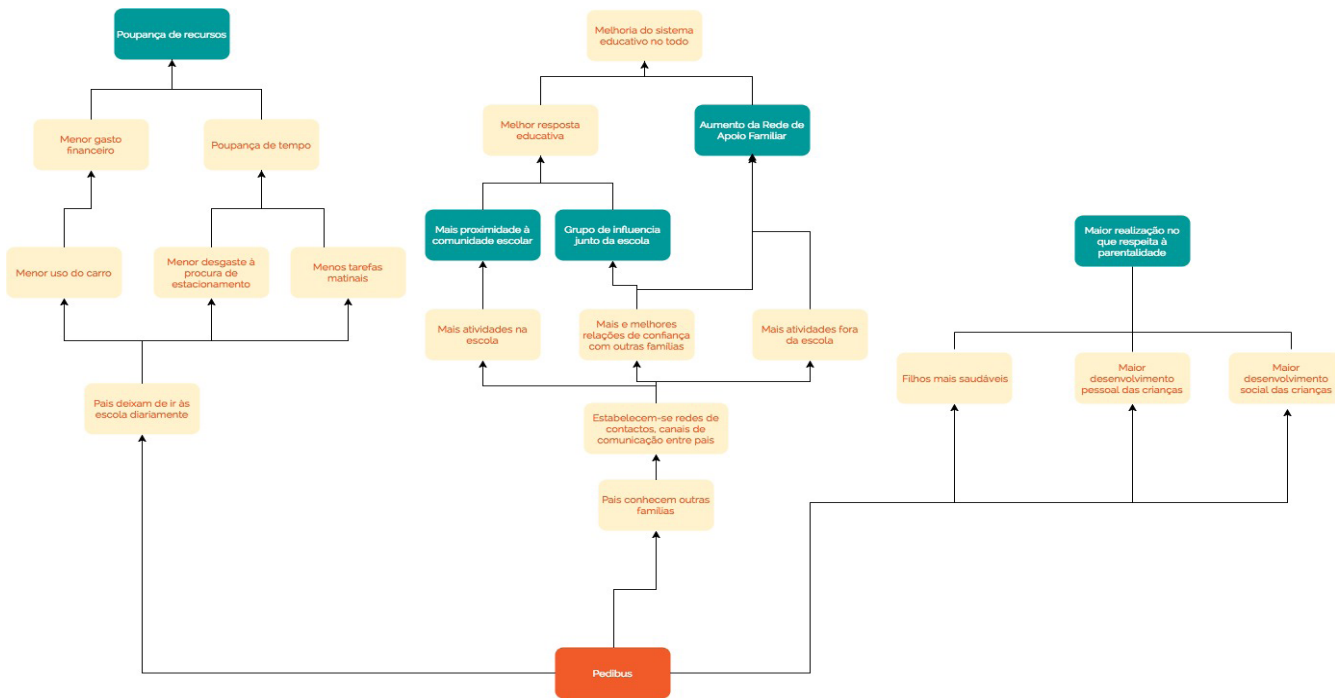
ENCARREGADOS DE EDUCAÇÃO

O facto de os pais não terem que ir à escola todos os dias levar as crianças representa uma diminuição das tarefas diárias e uma poupança efetiva de tempo. As famílias que deixaram de levar o carro para a escola, para além disso, beneficiam de uma poupança com gastos de combustível. Estas duas mudanças traduzem-se numa mudança global de poupança de recursos (tempo e dinheiro).

Por outro lado, a participação das crianças no PediBus cria oportunidades para os pais conhecerem os colegas dos filhos e as suas famílias. Isto possibilita o estabelecimento de contactos com as mesmas, o que origina a realização de atividades conjuntas no âmbito das atividades escolares e/ou extracurriculares e a partilha de responsabilidades. Tal dinâmica reforça as relações de confiança com outras famílias e o recurso às mesmas quando necessário. Estes laços e pontos de contacto entre os pais, permitem, ainda, que estes se organizem, mesmo que de forma informal, e constituam um grupo de influência junto da escola.

Por fim, as mudanças sentidas pelas crianças, decorrentes do PediBus, nomeadamente, os benefícios para a sua saúde, desenvolvimento pessoal e social, constituem também ganhos para os pais no que respeita à sua realização parental.

Figura 2 - Teoria da Mudança | Encarregados de Educação



VOLUNTÁRIOS

A oportunidade de lidar e estar com crianças e simultaneamente andar a pé faz com que os voluntários se sintam mais bem dispostos e com mais energia, logo pela manhã, e consequentemente com mais vontade e predisposição para “enfrentar” o resto do dia de trabalho. Por outro lado, o facto de estarem responsáveis pelo acompanhamento das crianças, promove o desenvolvimento de competências (e confiança) relacionadas com a interação com crianças e com a organização e dinamização de grupos.

A ajuda que prestam às crianças e famílias faz com que se sintam mais úteis e satisfeitos com a sua contribuição, o que faz com que se sintam melhores consigo próprios e aumenta o seu sentido de responsabilidade e compromisso para com as outras pessoas.

A participação no PediBus promove ainda o contacto com pessoas novas e possibilita o estabelecimento de laços com as crianças, familiares e outros voluntários, o que aumenta a sua rede de contatos e de relações e a sua rede social, de forma global.

A escolha das mudanças materiais para integrar a presente avaliação de impacto e que constam da Tabela 6, baseou-se na importância atribuída pelos próprios *stakeholders*, sua frequência e facilidade de medição.

Figura 3 - Teoria da Mudança | Voluntários

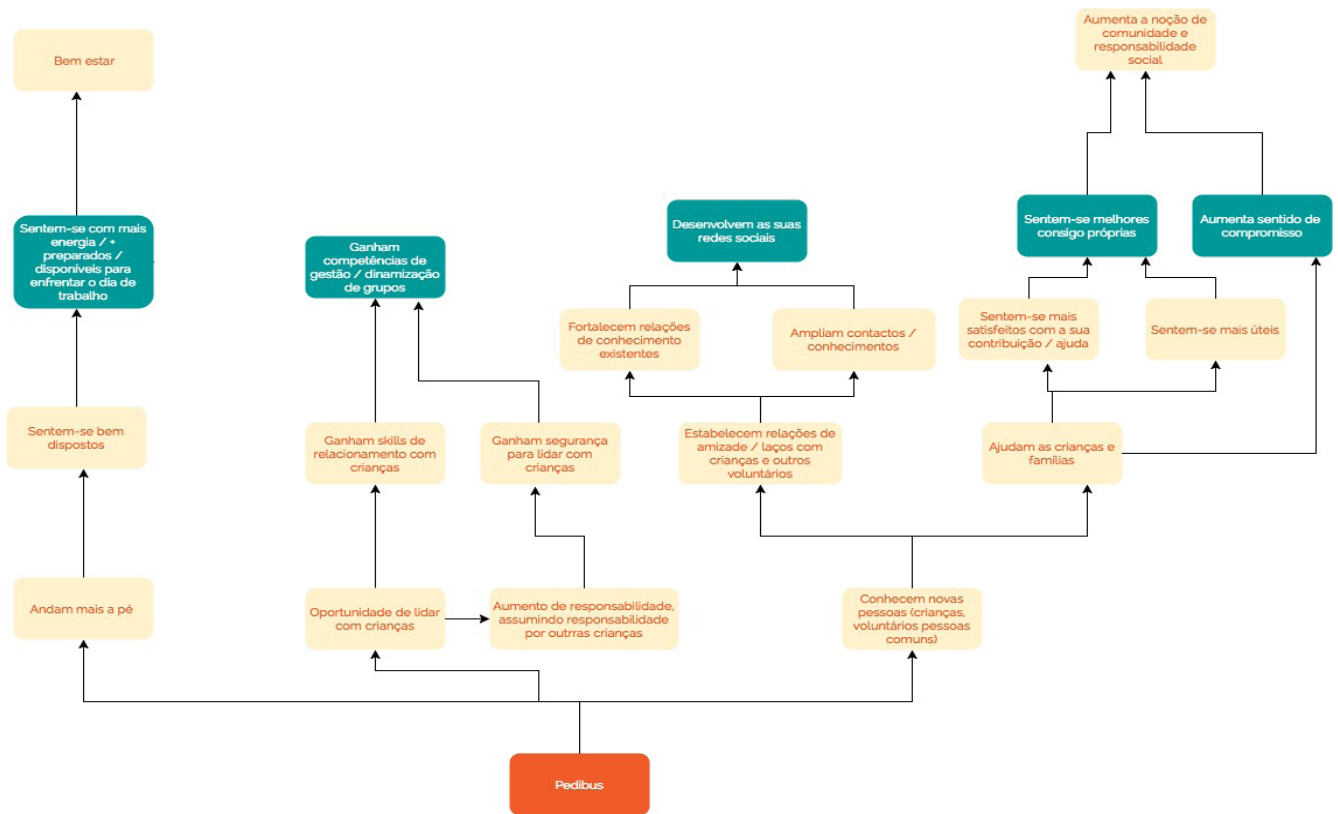


Tabela 6 - Mudanças Incluídas no cálculo do Impacto

STAKEHOLDER	MUDANÇA	CITAÇÕES DOS STAKEHOLDERS
Crianças	Menos comportamentos/hábitos sedentários	“Fazemos mais exercício e ficamos menos cansados e preguiçosos”; “Quando vamos a pé, vamos “menos fechados”
	Melhoria do relacionamento interpessoal	“Convive-se com outras crianças”; “Encontramos amigos lá da escola e fazemos novos amigos”; “Quando ia só com o pai ou a mãe era raro encontrar amigos”
	Aumento da confiança em si própria (quando está/anda na rua)	“Sinto-me mais seguro”; “As pessoas chegam mais cedo à escola e não se atrasam tanto como antes”
Encarregados de Educação	Poupança de recursos	“Para os pais que veem de carro de facto gastam menos”

STAKEHOLDER	MUDANÇA	CITAÇÕES DOS STAKEHOLDERS
	Aumento da rede de apoio familiar	“As maiores vantagens ou mudanças positivas são as relações mais fortes”
Voluntários	Ganho de competências de gestão / dinamização de grupos	“Até isto de assumir a responsabilidade por outras crianças, faz com que se ganhe segurança/confiança”
	Aumento do sentido de responsabilidade e compromisso	“Uma mudança: respeitar compromisso com outros pais”

Foram excluídas da presente análise, a melhoria dos resultados escolares, no caso das crianças. No caso dos Encarregados de Educação foram excluídas as mudanças maior proximidade à comunidade escolar, consolidação de grupo de influência junto da escola e a maior realização no que respeita à parentalidade. Em relação aos voluntários foram excluídas o sentirem-se melhor consigo próprios, o desenvolverem as suas redes sociais e ainda o sentirem-se com mais energia.

6. PROVAS E VALOR

6.1. INDICADORES (QUANTIDADE)

No geral, para cada mudança foram selecionados dois indicadores, um de caráter subjetivo e outro objetivo. Desta forma, conseguiu-se avaliar a mudança ao nível de um comportamento/hábito mais concreto e observável, mas também, na forma como as pessoas se sentiam. Optou-se, por uma escala curta e simples, com 4 pontos, para melhor entendimento e resposta por parte dos diferentes *stakeholders*.

Foi usado como instrumento, para todos os *stakeholders* o questionário.

Tabela 7 - Indicadores da Análise

STAKEHOLDERS	MUDANÇA	INDICADOR	ESCALA		FONTE
			min	max	
Crianças	Menos comportamentos/hábitos sedentários	Média aritmética entre o nível de predisposição por estar e movimentar-se na rua e o nº de vezes que brinca na rua por semana	1	4	Questionário crianças
	Melhoria do relacionamento interpessoal	Média aritmética entre a concordância com “Converso bastante com as crianças da minha idade” e nº de vezes que convive com crianças da escola fora do tempo lectivo	1	4	Questionário crianças
	Aumento da confiança em si própria (quando está/anda na rua)	Nível de confiança que a criança sente em deslocar-se sozinha na rua	1	4	Questionário crianças
Encarregados de Educação	Poupança de recursos	Porcentagem de pais que deixa de levar as crianças de carro para a escola	NA	NA	Estudos Vários
	Aumento da rede de apoio familiar	Média aritmética entre o nº de famílias a quem pode recorrer para ajuda nas rotinas diárias das crianças e nº de atividades não curriculares que faz com outras famílias da escola, por ano	1	4	Questionário a encarregados de educação

STAKEHOLDERS	MUDANÇA	INDICADOR	ESCALA	FONTE	
Voluntários	Ganho de competências de gestão / dinamização de grupos	Média aritmética entre a concordância com “Sinto-me mais seguro a lidar com as crianças” e “Sinto-me mais desenvolto a resolver os pequenos conflitos entre crianças”	1	4	Questionário a voluntários
	Aumento do sentido de responsabilidade e compromisso	Média aritmética entre o nível de responsabilidade para assumir compromisso com outros pais e o nível de responsabilidade para assumir compromisso com as crianças	1	4	Questionário a voluntários

As perguntas do questionário elaboradas para cada um dos indicadores foram formuladas de forma a que fosse possível identificar o sentimento, concordância ou comportamento de cada *stakeholder*, face a situações específicas, antes da implementação do PediBus e no momento atual.

Isto permitiu calcular a quantidade de mudança que efetivamente resulta da participação no Pedibus. Este cálculo, que nos dá a distância percorrida (DP), foi feito através da taxa de evolução entre o momento atual e o momento antes do Pedibus para cada indicador e posteriormente para cada mudança.

Na tabela seguinte é possível consultar a DP de cada mudança em todos os *stakeholders* sendo de referir que, no caso das crianças a mudança que foi mais acentuada, com 40% de aumento, foi a diminuição dos comportamentos sedentários. Esta evolução representa uma quantidade de mudança com um peso bastante significativo

No caso dos encarregados de educação a quantidade de mudança ocorrida com mais significância, foi o número de famílias que deixou de levar as crianças para a escola de carro, Neste caso, foi necessário usar como fonte vários estudos, já que na amostra de pessoas que respondeu ao questionário a maior parte já fazia as suas deslocações a pé antes do Pedibus.

Já nos voluntários, o aumento de responsabilidade e compromisso foi a mudança com a quantidade mais elevada, com 22,5% de aumento.

Tabela 8 - Quantidade

STAKEHOLDER	MUDANÇA	DP
Crianças	Menos comportamentos/hábitos sedentários	40%
	Melhoria do relacionamento interpessoal	25%
	Aumento da confiança em si própria (quando está/anda na rua)	5%
Encarregados Educação	Poupança de recursos	50%
	Aumento da rede de apoio familiar	12,5%
Voluntários	Ganho de competências de gestão / dinamização de grupos	5%
	Aumento do sentido de responsabilidade e compromisso	22,5%

6.2. VALOR DAS MUDANÇAS

Na valorização das mudanças foram utilizadas aproximações financeiras em quase todas as situações, já que a maioria das mudanças avaliadas no âmbito da presente avaliação de impacto, são intangíveis, ou seja, não têm um valor definido e conhecido pelos consumidores e mercado (i.e. não constituem serviços ou produtos existentes e para os quais estão definidos valores económicos).

Neste caso procurou-se estimar o valor das mudanças através da identificação de atividades e/ou ações de formação/educação que, reconhecidamente, promovem o desenvolvimento de hábitos e competências e a capacitação individual nas mesmas áreas das mudanças em análise. Foram utilizadas como referência para o cálculo destes valores algumas das atividades mencionadas pelos beneficiários no questionário quando lhes era perguntado, se participavam ou estavam envolvidos noutras atividades ou projetos que também contribuíam para a mudança em questão.

No caso da valorização da mudança “Aumento da rede de apoio familiar” (encarregados de educação), foi utilizado como referência para a aproximação financeira o valor de mercado para a prestação de serviços de babysitting.

Relativamente à mudança “Poupança de Recursos”, por se tratar de uma mudança com valor económico conhecido, foi utilizado o valor real de gastos com combustível.

De referir que a valorização efetuada teve em conta a preferência identificada por cada um dos *stakeholders*, obtida pela identificação, na resposta ao questionário, da mudança que cada um considerava mais importante, no caso dos encarregados de educação e voluntários, e na priorização da importância das mudanças, no caso das crianças.

O valor atribuído a cada mudança, bem como, uma explicação mais específica de como a mesma foi obtida pode ser encontrada na Tabela 9.

Tabela 9 - Valor das Mudanças

STAKEHOLDER	MUDANÇA	VALOR	RACIONAL / AF
Crianças	Menos comportamentos/hábitos sedentários	900,00€	Valor médio mensal para participação numa atividade desportiva cinco vezes por semana, multiplicado pelos doze meses anuais de PediBus
	Melhoria do relacionamento interpessoal	540,00€	Valor médio mensal para participação numa atividade de teatro uma vez por semana, multiplicado pelos doze meses anuais de PediBus
	Aumento da confiança em si própria (quando está/anda na rua)	170,00€	Custo de frequência nos escuteiros (anuidade, farda e atividades)

STAKEHOLDER	MUDANÇA	VALOR	RACIONAL / AF
Clientes	Poupança de recursos	196,20€	Estimativa de 15 minutos a andar de carro na zona da Graça que são aproximadamente 2,7 Km e tem um custo de 1,09€, multiplicado por 180 dias de aulas
	Aumento da rede de apoio familiar	360,00€	Custo de uma hora de babysitting, 2 vezes por mês, multiplicado por 12 meses
	Ganho de competências de gestão / dinamização de grupos	299,00€	Custo de um curso de dinamização de grupos
	Aumento do sentido de responsabilidade e compromisso	540,00€	Duas ações dinamizadas pela associação de pais por mês

7. IMPACTO E RETORNO SOCIAL

7.1. DURAÇÃO E REDUÇÃO

Na perspectiva de perceber o alcance das mudanças verificadas para além do período de intervenção propriamente dito, i. é, durante quanto tempo estas se mantém depois do Pedibus terminar, todos os *stakeholders* foram questionados, para cada mudança, sobre quanto tempo consideravam que a mesma ia perdurar no tempo (“Se o PediBus não se fizesse este ano letivo, quanto tempo achas que duraria cada uma das mudanças que identificaste?” ou “Uma vez terminado o PediBus, quanto tempo acha que duraria cada uma das mudanças identificadas?”). No caso das crianças o tempo máximo estabelecido foi “3 anos”, pela sua natural dificuldade em se projetar num período tão longo, enquanto que, para os encarregados de educação e voluntários o tempo máximo definido foi “5 anos”.

Este conhecimento da duração das mudanças que aconteceram com o Pedibus, permite, por um lado, ter uma noção mais fidedigna do impacto da intervenção, já que este não se limita ao período em que foi implementada, mas também, identificar, ao longo dos anos, como este se vai dissipando face ao afastamento temporal da mesma e devido à influência de novas experiências dos *stakeholders*.

Desta forma, e considerando a duração identificada pelos *stakeholders* para cada mudança, foram aplicadas taxas de redução conforme se apresenta na tabela 10.

De referir que, algumas foram consideradas mudanças imediatas, i. é, que se verificaram durante o Pedibus mas que deixaram de acontecer quando este terminou (por exemplo, a poupança de recursos, no caso dos encarregados de educação), sendo a taxa de redução neste caso de 100%.

Por outro lado, outras foram consideradas como mantendo o seu efeito para além dos 5 anos, sendo neste caso a taxa de redução aplicada de 0%.

Relativamente à mudança “Melhoria do relacionamento pessoal”, e apesar das crianças terem considerado que esta deixava de ocorrer assim que terminava o Pedibus, a equipa considerou que esta não era uma mudança imediata e atribuiu uma taxa de redução de 25%.

Tabela 10 - Duração e Redução das Mudanças

STAKEHOLDER	MUDANÇA	DURAÇÃO (EM ANOS)	TAXA DE REDUÇÃO
Crianças	Menos Comportamentos /hábitos sedentários	2	50%
	Melhoria do relacionamento interpessoal	1	25%
	Aumento da confiança em si próprio (enquanto está/anda na rua)	2	25%

STAKEHOLDER	MUDANÇA	DURAÇÃO (EM ANOS)	TAXA DE REDUÇÃO
Encarregados de Educação	Poupança de Recursos	1	100%
	Aumento da rede de apoio familiar	2	25%
Voluntários	Ganho de competências de gestão / dinamização de grupos	5	0%
	Aumento do sentido de responsabilidade	5	0%

7.2. ATRIBUIÇÃO I

Na avaliação do impacto das mudanças é também importante identificar o contributo que fatores externos possam ter na mudança verificada e descontá-lo, para desta forma obter a quantidade e valor de cada mudança que depende efetivamente da intervenção.

Desta forma, os *stakeholders* foram questionados sobre se a mudança se verificaria, e em que medida, caso não tivesse existindo Pedibus.

Na maior parte dos casos os *stakeholders* consideram que, se o Pedibus não tivesse acontecido, as mudanças não tinham sido verificadas. Nestes casos, o desconto associado à atribuição I é de 0%. A única exceção foi o aumento da rede de apoio familiar, mudança que os encarregados de educação consideram que ocorreria independentemente do Pedibus.

De referir, no entanto, que, no caso das crianças, as atribuições para as três mudanças foram negativas (i.e. as crianças reportaram que estariam hoje mais sedentárias, teriam piores relações interpessoais e menos confiança em si próprias do que no início do ano estudado, caso o Pedibus não tivesse acontecido). A equipa considerou que isto aconteceu devido ao facto das crianças terem uma relação afetiva positiva que as dificulta na análise hipotética de nunca terem frequentado o Pedibus, dando-lhes a sensação de que estariam piores. Por esta razão, neste caso também a atribuição I foi considerada 0% (i.e. as crianças não teriam alterado os níveis das mudanças atrás referidas).

Tabela 11 - Atribuição I

STAKEHOLDER	MUDANÇA	ATRIBUIÇÃO I
Crianças	Menos Comportamentos /hábitos sedentários	0%
	Melhoria do relacionamento interpessoal	0%
	Aumento da confiança em si próprio (enquanto está/ anda na rua)	0%
Encarregados de Educação	Poupança de Recursos	0%
	Aumento da rede de apoio familiar	40%
Voluntários	Ganho de competências de gestão / dinamização de grupos	0%
	Aumento do sentido de responsabilidade	0%

7.3. ATRIBUIÇÃO II

Importa também descontar o impacto observado na presente análise que tenha resultado de respostas e soluções fornecidas por outras instituições ou pessoas exteriores ao Pedibus. De forma a aferir essa taxa de desconto (intitulada Atribuição II), foi pedido aos vários *stakeholders* para atribuir, numa escala de 0 a 10, a responsabilidade do Pedibus nas mudanças sentidas.

Para as crianças, a diminuição de hábitos sedentários foi atribuída unicamente ao Pedibus, enquanto que para as restantes mudanças já foi considerado existir a contribuição de outras atividades promovidas por outras instituições (por exemplo, a catequese e os escuteiros).

Quanto aos encarregados de educação, houve uma forte atribuição de poupança de recursos a outras atividades mas que não se deve à existência de soluções disponibilizadas por outras instituições, mas antes porque os pais da amostra que respondeu ao questionário já faziam, antes do Pedibus, o percurso para a escola a pé, pelo que não sentiram a mudança (apesar de reconhecerem que ela se verifica nas famílias que deixaram de levar as crianças para a escola).

Já os voluntários atribuem as mudanças em análise, quase em metade, ao PediBus.

Tabela 12 - Atribuição II

STAKEHOLDER	MUDANÇA	ATRIBUIÇÃO II
Crianças	Menos Comportamentos /hábitos sedentários	0%
	Melhoria do relacionamento interpessoal	26%
	Aumento da confiança em si próprio (enquanto está/anda na rua)	38%
Encarregados de Educação	Poupança de Recursos	80%
	Aumento da rede de apoio familiar	64%
Voluntários	Ganho de competências de gestão / dinamização de grupos	48%
	Aumento do sentido de responsabilidade	44%

7.4. DESLOCAÇÃO

Não foi identificado nenhum impacto negativo que decorra da implementação do Pedibus, pelo que o valor de deslocação considerado na presente análise foi zero.

7.5. CÁLCULO DO RETORNO SOCIAL

O rácio SROI do Pedibus para a presente análise de impacto foi de 0,45, o que demonstra que o investimento feito no projeto foi mais elevado que o respectivo ganho social. Este retorno social foi inferior ao que se esperava, revelando que o custo da implementação do projeto, no ano em avaliação, não foi equilibrado com as transformações verificadas na vida dos *stakeholders*.

No entanto, é importante considerar que a presente análise de impacto não foi exaustiva e que, por se tratar de um protótipo avaliativo de SROI, apenas incluiu alguns *stakeholders* e uma pequena parte das mudanças perspectivadas. Para além disso, o tempo disponibilizado para este exercício de prototipagem foi muito curto e concentrado, não existindo ainda um domínio e uma maturidade na utilização das ferramentas SROI, o que, acredita-se, também tenha influenciado o resultado final.

7.6. ANÁLISE DE SENSIBILIDADE

Na tentativa de compreender melhor de que forma é possível obter maior impacto social e melhorar o sucesso do Pedibus, foram testadas algumas variações no mapa de impacto, através da introdução de alterações em fatores considerados críticos.

No primeiro cenário foi analisado a possibilidade de as aproximações financeiras serem superiores em 20% por se considerar que foi difícil encontrar valores máximos de aproximações financeiras. Esta majoração é significativa mas o SROI mantém-se inferior a 1 e apenas varia em 31%, sendo o valor investido ainda superior aos ganhos.

Uma outra alteração testada foi o aumento da distância percorrida de uma das mudanças sentida pelas crianças (confiança em si própria para andar sozinha na rua), já que, foi evidente, na aplicação do questionário, que esta pergunta suscitava interpretações diferentes. Esta alteração originou um SROI 25% mais elevado, pelo que se percebe que parte da recolha de dados que não foi feita nas condições ideais, dado o enquadramento do estudo, poderá estar a influenciar negativamente a análise SROI.

Testou-se ainda a possibilidade de se reduzir a presença da APSI na gestão do projeto, situação que se consegue melhorando os processos de gestão recorrendo a ferramentas tecnológicas e aumentando o envolvimento da comunidade na dinamização da atividade. Neste caso o SROI teve um aumento de 95%, sendo bastante significativo.

Esta análise da influência de determinados fatores no SROI final permitiu identificar um intervalo de variação entre 0,56 a 0,87, que corresponde respetivamente a 25% e 95% de variação, sendo que, os factores com maior influência neste resultado e com potencial de, no futuro, serem determinantes para um maior sucesso do Pedibus e um SROI mais equilibrado, são os custos da APSI e a valorização das mudanças.

Tabela 13 - Análises de Sensibilidade

CENÁRIOS	O QUE MUDOU EM RELAÇÃO AO CENÁRIO BASE	RÁCIO SROI RESULTANTE	% VARIAÇÃO DO RÁCIO SROI
Cenário Positivo de AFs	Aproximações Financeiras majoradas em 20%	0,58	31%
Mudança mais elevada nas crianças (confiança em si própria para andar na rua)	Aumento da DP da mudança das crianças “confiança em si própria” de 5% para 75%	0,56	25%
Redução de custos da APSI	Redução do custo da APSI para metade	0,87	95%

Stakeholders	Universo	Recursos		Realizações	Mudanças					Descontos (DC)						Impacto			
		Qual o número total de stakeholders?	O que vão eles investir?		Quanto vão investir (€)?	Atividades em números	Descrição	Indicador	QT	Aproximações Financeiras (AF)	Valor	AT I	AT II	DS	CM	DR	RD	Ano 1	Ano 2
Crianças	10	Nada	0 €	Um autocarro humano, Pedibus, com a duração de um ano lectivo, para 30 crianças	Menos comportamentos/hábitos sedentários	Média aritmética entre o nível de predisposição por estar e movimentar-se na rua e o nº de vezes que brinca na rua por semana	40%	Valor médio mensal para participação numa atividade desportiva cinco vezes por semana, multiplicado pelos onze meses anuais de PediBus	900,00 €	0%	0%	0%	1	2	50%	3.600,00 €	1.800,00 €	0	5.298,11 €
					Melhoria do relacionamento interpessoal	Média aritmética entre a concordância com "Converso bastante com as crianças da minha idade" e nº de vezes que convive com crianças da escola fora do tempo lectivo	25%	Valor médio mensal para participação numa atividade de teatro uma vez por semana, multiplicado pelos onze meses anuais de PediBus	540,00 €	0%	26%	0%	1	1	25%	999,00 €	749,25 €	561,94 €	2.207,57 €
					Aumento da confiança em si própria (quando está/anda na rua)	Nível de confiança que a criança sente em deslocar-se sozinha na rua	5%	Custo de frequência nos escuteiros (anuidade, farda e atividades durante um ano)	170,00 €	0%	38%	0%	1	2	25%	52,70 €	39,53 €	0	89,99 €
Encarregados Educação	25	Nada	0 €		Poupança de recursos	Percentagem de pais que deixa de levar as crianças de carro para a escola	50%	Estimativa de 15 minutos a andar de carro na zona da Graça, que são aproximadamente 2,7 Km e tem um custo de 1,09€ em combustível, multiplicado por 180 dias de aulas	196,20 €	0%	80%	0%	1	1	100%	490,50 €	0,00 €	0,00 €	490,50 €
					Aumento da rede de apoio familiar	Média aritmética entre o nº de famílias a quem pode recorrer para ajuda nas rotinas diárias das crianças e nº de atividades não curriculares que faz com outras famílias da escola, por ano	12%	Custo de uma hora de babysitting, 2 vezes por mês, multiplicado por 11 meses.	360,00 €	40%	64%	0%	1	2	25%	243,00 €	182,25 €	0	414,93 €
Voluntários	8	Tempo	444,02 €		Ganho de competências de gestão / dinamização de grupos	Média aritmética entre a concordância com "Sinto-me mais seguro a lidar com as crianças" e "Sinto-me mais desenvolvido a resolver os pequenos conflitos entre crianças"	5%	Custo de um curso de dinamização de grupos	299,00 €	0%	48%	0%	1	5	0%	62,19 €	62,19 €	62,19 €	176,39 €
					Aumento do sentido de responsabilidade e compromisso	Média aritmética entre o nível de responsabilidade para assumir compromisso com outros pais e o nível de responsabilidade para assumir compromisso com as crianças	22,5%	Duas ações de formação dinamizadas pela associação de pais por mês	540,00 €	0%	44%	0%	1	5	0%	544,32 €	544,32 €	544,32 €	1.543,83 €
Professores	0	Nada	0,00 €																
Comunidade	0	Nada	0,00 €																
Parceiros do projeto	0	Tempo	661,59 €																
Entidades Poder Local	0	Nada	0,00 €																
Financiadores	0	Género/Tempo	1.647,32 €																
Outros Doadores e utilizadores de serviços prestados	0	Dinheiro	20.192,91 €																
Investimento Total			22.945,83 €																

Impacto Total	10.221,33 €
Rácio SROI	0,445

8. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

A presente análise de impacto, por se tratar de uma prototipagem, foi assumidamente limitada no seu âmbito de estudo, não sendo, por esta razão exaustiva, quer em termos dos *stakeholders* incluídos, quer na quantificação e valorização das mudanças provocadas.

No entanto, e apesar do SROI obtido não refletir a totalidade do impacto causado pela intervenção, este exercício de prototipagem e os resultados das análises realizadas permitiram, não só a aprendizagem e treino da metodologia e ferramentas SROI, mas a perceção do que pode ser o real impacto do projeto e o que deve ser ajustado no futuro em termos de análise e execução para uma maior rentabilização do investimento efetuado face aos ganhos sociais gerados.

Na análise efetuada, a maior dificuldade sentida, para além da restrição do tempo disponível para a execução das tarefas previstas nas diferentes fases do trabalho, foi o envolvimento dos *stakeholders*, na identificação das mudanças que se perspetivavam (mapeamento do impacto) e na resposta aos questionários (quantificação das mudanças). Esta dificuldade está relacionada sobretudo com o facto de muitas famílias e crianças já não viverem na zona e/ou frequentarem a escola, mas também, no caso das crianças, com a dificuldade em perceber algumas das questões colocadas, nomeadamente as relacionadas com as situações hipotéticas e contribuições de outras entidades para as mudanças sentidas (atribuições I e II).

Por outro lado, as mudanças reconhecidas pelos *stakeholders* não foram tão expressivas nem tão valoradas como esperado, o que influenciou de forma evidente o SROI. A APSI acredita que isto se deve, por um lado, ao facto das mudanças esperadas estarem muito relacionadas com atitudes e crenças cuja alteração raramente acontece a curto e médio prazo, mas também ao paradigma de mobilidade vigente que valoriza muito a deslocação automóvel em detrimento da deslocação a pé ou através de outros modos suaves.

O rácio SROI obtido revela que o investimento feito, no ano em análise, foi maior do que a valoração das mudanças feita pelos *stakeholders* envolvidos na avaliação de impacto. Por outro lado, as análises de sensibilidade sobre esse rácio possibilitaram a identificação dos fatores que têm mais peso e que devem ser ajustados no futuro para se obter uma relação equilibrada entre o investimento feito e os ganhos obtidos.

Futuramente, em termos de análise de impacto, importa envolver *stakeholders* que, apesar de não serem beneficiários da intervenção, reconheçam e valorizem de forma mais positiva as mudanças esperadas com a realização do Pedibus, como por exemplo, os parceiros, o financiador e profissionais da área da saúde e do desenvolvimento infantil. Isto é tanto mais importante, quanto mais os comportamentos e hábitos que se pretende promover com a intervenção não sejam práticas correntes e/ou reconhecidas pelos beneficiários.

Ainda em termos da análise, importa desenvolver ferramentas e metodologias adaptadas ao público infantil para avaliação e quantificação das mudanças, de forma a obter respostas mais fidedignas e válidas. Estas podem passar pela transformação dos questionários em instrumentos mais apelativos e gráficos e com um sistema de resposta mais simples e direto, ou, pelo desenho e utilização de metodologias mais dinâmicas com grupos de crianças mais pequenos.

Sendo, portanto, um aspeto essencial, para se obter valores de retorno social mais reais e próximos das transformações provocadas, e uma vez que esta intervenção vai ser replicada e alargada a outros territórios

e comunidades, integrar, desde o início da iniciativa, as ferramentas SROI, tendo como base a análise avaliativa, mas cujos sistema de recolha de dados são aplicados desde o momento inicial, com tempo de analisar e maturar os dados recolhidos.

Em termos da implementação do Pedibus, propriamente dito, ficou também claro com esta análise que uma forma de aumentar o impacto da intervenção é aumentar a eficiência dos processos, reduzindo o custo dos recursos humanos (cenário de sensibilidade 3 - aumento de SROI em 95%). Mas como numa fase inicial do projeto, e porque esta liderança da APSI tem sido um dos fatores de sucesso do Pedibus, é necessário criar primeiro condições para que as comunidades escolares e/ou municipais fiquem mais sensibilizadas para a problemática e mais mobilizadas para a solução e sejam as próprias a mobilizar as comunidades para gerar esta resposta que pode ser delas e para elas com necessidade de recorrer a um investimento residual. Assim, é essencial consciencializar e capacitar mais as pessoas e as comunidades para o problema e desenvolver formas de gestão e organização do Pedibus mais apelativas, rápidas e eficazes. Neste perspectiva, e tendo em vista abranger mais escolas e mais comunidades na intervenção. está previsto o desenvolvimento de uma APP para facilitar e incentivar a adesão e a própria gestão do Pedibus, assim como, vários workshops/spots cafés para famílias e outros *stakeholders*.

A par disso, a APSI pretende criar iniciativas que promovam a valorização social do andar a pé, como, por exemplo, um Movimento/Rede “pelo andar a pé” e uma Bolsa de Dinamizadores “do andar a pé” nas comunidades escolares e/ou municipais.

A APSI acredita que a mudança de paradigma no que diz respeito à mobilidade, nomeadamente, nas cidades, é uma tendência (incontornável) das sociedades modernas e que a adopção por modos de deslocação mais suaves e saudáveis, com ganhos evidentes em termos da saúde individual e coletiva, mas também, ambientais e sociais será uma prática nas comunidades a médio prazo e que o Pedibus, no futuro será uma alternativa para as deslocações diárias das crianças e uma solução sustentável e inclusiva para as comunidades.