

É HORA DE **RE** PENSAR A MOBILIDADE **RURAL**



ESTE PROJETO É FINANCIADO
PELA UNIÃO EUROPEIA



SMARTA

Mobilidade partilhada sustentável interligada com transportes públicos nas zonas rurais europeias (Desenvolvendo o conceito de 'Áreas de Transporte Rural Inteligente' - SMARTA)

Repensando a mobilidade rural

Authors:

SMARTA consortium

MemEx (lead partner), Vectos GmbH, The University Court of the University of Aberdeen, Transport & Mobility Leuven and European Integrated Projects

Tradução em português:

Carloš Contente Sousa, Pedro Gomes, AGENEAL- Agência Municipal de Energia de Almada

Editores and design:

European Integrated Projects (EIP)

Projeto SMARTA aqui:

www.ruralsharedmobility.eu



A responsabilidade pelas informações e opiniões deste documento é de inteira responsabilidade dos autores e não reflectem necessariamente a opinião oficial da Comissão. A Comissão não garante a exatidão dos dados incluídos neste estudo. Nem a Comissão, nem qualquer pessoa agindo em nome da Comissão pode ser responsabilizada pela utilização que possa ser feita das informações nela contidas”.

Repensando a mobilidade rural

Mobilidade partilhada sustentável interligada com transportes públicos nas zonas rurais europeias (Desenvolvendo o conceito de 'Áreas de Transporte Rural Inteligente' - SMARTA)





O setor dos transportes e mobilidade tem vivido um ciclo vicioso nos últimos 20 anos - as zonas rurais têm vindo a perder atratividade e enfrentam problemas como o envelhecimento da população e a redução da procura, o que resulta em serviços de transporte público vazios. Isto afetou a qualidade e a acessibilidade aos serviços de transporte público, tornando-os menos atraentes para novos residentes. Este ciclo vicioso pode ser interrompido ou transformado num processo virtuoso?

Esses são os desafios que o Projeto **SMARTA** procura enfrentar. O **SMARTA - Mobilidade partilhada sustentável interligada com transportes públicos nas zonas rurais europeias** - é uma das iniciativas mais interessantes para a mobilidade rural, promovida pelo Parlamento Europeu. Pretende compreender a atual relevância e potencial dos serviços de mobilidade partilhada e a pedido, assim como a sua integração com os sistemas tradicionais de transportes públicos nas zonas rurais europeias.

O projeto SMARTA iniciou as suas atividades com uma análise aprofundada do enquadramento da mobilidade rural nos 28 Estados-Membros da UE e numa seleção de países terceiros. Os resultados foram apresentados através de um conjunto de **Insight Papers**, descrevendo as estruturas nacionais (políticas, regulamentos, recursos, estratégias, etc.) que incluem políticas de mobilidade rural. Nunca tinha sido realizada uma análise aprofundada do enquadramento da mobilidade rural na totalidade dos Estados-Membros Europeus (os Estados-Membros foram estudados a nível individual em vários projetos). Isto constitui um forte indicador de um baixo nível de priorização para a mobilidade rural, algo que o projeto SMARTA pretende ultrapassar.

O SMARTA também identificou uma série de **Boas Práticas** para a mobilidade rural que não se relacionam apenas com o transporte público convencional, mas também incluem soluções de transporte inovadoras baseadas em esquemas de “mobilidade partilhada” para residentes em zonas rurais.

Os resultados da pesquisa obtidos pelo SMARTA fornecem uma base de evidências acerca do transporte rural nos 28 Estados-Membros da UE e uma visão sobre soluções bem sucedidas; incluindo o seu contexto, objetivos, abordagem, desafios a resolver, sucessos até à data e problemas de transferibilidade. As principais conclusões do estado atual são descritas nos Insight Papers; como a responsabilidade pela mobilidade rural é delegada ao nível do Governo, até que ponto existe uma política definida para a mobilidade rural, como os serviços de mobilidade rural são prestados ao nível operacional.

O resultado é um conjunto de recomendações que abordam a diferentes níveis de política e governança em cada estado membro. É hora de agir e oferecer às áreas rurais - “o pulmão das cidades” - a atenção merecida e há muito esperada.



Nos países europeus, a população tende a concentrar-se em torno de vilas e cidades em zonas compactas, havendo outras áreas de maior dimensão mas muito mais escassamente povoadas¹. No entanto, mais de um quarto da população da UE-28, ou seja, cerca de 140 milhões de pessoas, vive em áreas rurais e não urbanas². No total, 75% do território da UE está classificado como rural e os 25% classificados como urbanos também contêm muitas zonas interiores dispersas e aglomerados rurais³. Apesar das áreas rurais europeias serem de natureza diversa, caracterizadas pelos seus ambientes naturais, recursos e padrões de povoação específicos, apresentam vários aspetos e desafios semelhantes. Reduzidas oportunidades de emprego e negócios, serviços em declínio e migração de ambientes rurais para urbanos podem fazer parte de um "círculo de declínio" que aprisiona as áreas rurais em condições de declínio.



Círculo de declínio para áreas rurais

Fonte: ENRD Thematic Group on Smart Villages, EU Rural Review No 26

Olhando para trás, especialmente para alguns dos países ocidentais e do Sul (por exemplo, Grécia, Croácia, Irlanda, Itália), o despovoamento rural e a emigração têm sido uma tendência comum desde há muito tempo. Em alguns casos, essa tendência remonta à última parte do século XIX, com ciclos de estabilização e despovoamento recorrente no século XX. Numa análise prospetiva, estima-se que o declínio da população rural continue nos próximos anos. A projeção populacional da ONU estima que em 2050, apenas 16,3% da população europeia viverá em áreas rurais (em relação aos atuais 27%), enquanto os restantes 83,7% viverão em áreas urbanas.

É importante perceber se este é um resultado natural, ótimo e inevitável; ou se é um resultado evitável que ocorre devido ao abandono das áreas rurais. Mais importante ainda, é necessário avaliar se no futuro continuará a haver falta de investimento nas áreas rurais Europeias para aceitar o seu declínio terminal, ou se a Europa rural terá um futuro positivo, talvez diferente do seu passado, que requer uma política coerente e investimento contínuo. Qualquer que seja o futuro para a Europa rural, existe uma clara necessidade das pessoas se deslocarem facilmente e das comunidades estarem bem interligadas. Este é o domínio da "mobilidade rural".

MENSAGEM CHAVE

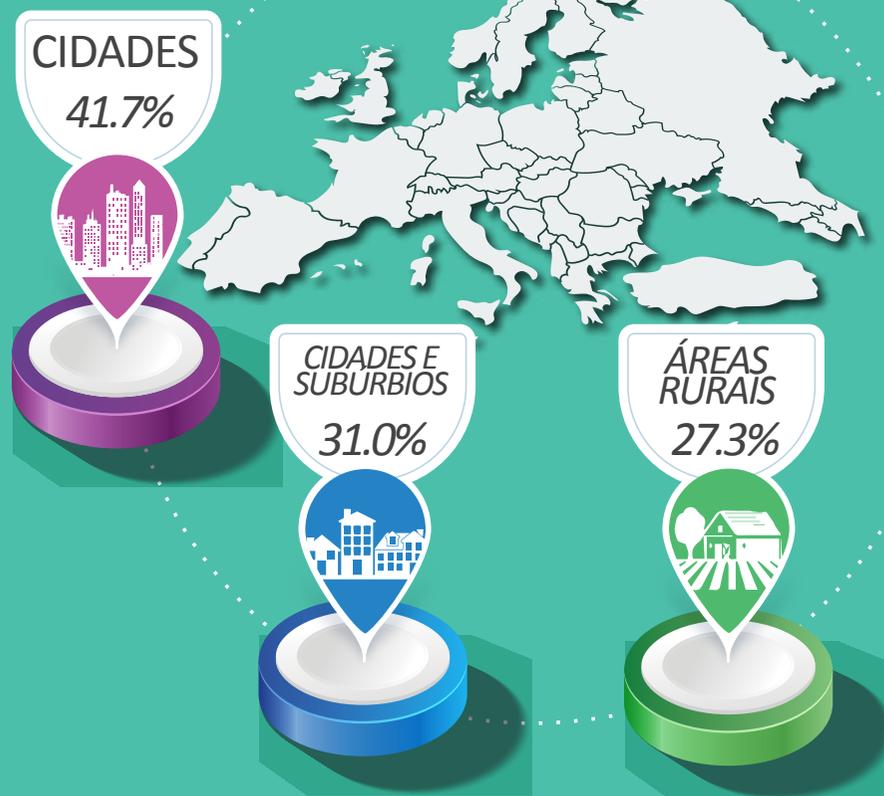
O projeto SMARTA representa uma oportunidade muito interessante para conceptualizar, identificar e desenvolver projetos-piloto de 'serviços de transporte inteligentes' em áreas rurais.

¹ UN, *World Urbanization Prospects, 2018*. Obtido em: <https://population.un.org/wup/>, acedido em junho 2019

² https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_rural_areas_in_the_EU#Main_statistical_findings

³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial_typologies

Atualmente, o despovoamento e a migração representam desafios comuns que a maioria das áreas rurais europeias enfrenta. Estudantes, jovens trabalhadores e famílias com crianças têm-se mudado de aldeias e vilas remotas para centros urbanos em busca de oportunidades de trabalho e também de serviços acessíveis e baratos. O aumento dessas tendências de migração rural - urbana não apenas reduz a população rural, mas também acentua a percentagem da população idosa que vive em ambientes rurais.



Distribuição da população (%) por grau de urbanização, UE-28, Eurostat 2017



Outros desafios sociais e económicos surgem ou são reforçados à medida que as comunidades rurais diminuem e envelhecem: oportunidades de emprego e negócios locais limitadas, redução dos serviços sociais básicos e acessibilidade relacionada, aumento do risco de pobreza e exclusão social. Portanto, os serviços de acessibilidade e mobilidade são os principais problemas a enfrentar para tentar reverter estas tendências negativas e responder às necessidades da comunidade. Em contraste, nos últimos 20 anos o setor da política de transportes tem-se focado predominantemente em áreas urbanas e metropolitanas. Enquanto isso, tem havido um esforço relativamente limitado para entender como as necessidades de mobilidade rural podem ser asseguradas de maneira adequada e como os serviços de transporte das pessoas

que vivem em territórios rurais podem ser providos ou melhorados. Como resultado, hoje em dia as opções de mobilidade nas áreas rurais são muito limitadas em comparação com as das áreas urbanas. Estas dispõem de redes de transporte público extensas, infraestruturas bem desenvolvidas para os modos ativos e estruturas políticas, institucionais e financeiras que asseguram a mobilidade e otimizam a sua sustentabilidade. Em grande medida, isto está ausente nas áreas rurais, principalmente porque as pessoas e atividades são mais difusas, e as soluções de mobilidade que funcionam nas áreas urbanas são muitas vezes inacessíveis ou inadequadas nas áreas rurais por diferentes causas (desde questões económicas até dimensões organizacionais e operacionais).

“Mobilidade” pode ser definida como a capacidade de se deslocar de um lugar para outro, por qualquer motivo e com qualquer meio de transporte. Movimentar-se em liberdade⁴ é uma necessidade básica, pois todos devem ter a possibilidade de se deslocar facilmente para a escola, serviços de saúde ou locais de lazer. A mobilidade deve garantir não só igualdade de oportunidades económicas e sociais para todas as pessoas, mas também a sua inclusão social e o acesso a outros elementos que garantam uma elevada qualidade de vida. A mobilidade, portanto, pode ser considerada a camada “horizontal” não apenas para se deslocar até determinados lugares, mas também para garantir as mesmas oportunidades económicas e de trabalho para todas as pessoas, além da inclusão social e melhor qualidade de vida. Nas áreas rurais, é difícil fornecer serviços de transporte público bem-adaptados às necessidades de mobilidade de diferentes grupos de utilizadores e de origens/destinos de viagem dispersos. Estes serviços rurais são normalmente o resultado de um equilíbrio entre a sustentabilidade financeira e a necessidade de cobrir as ligações principais (mais utilizadas) e os horários de reduzida procura. A elevada dispersão e diversidade da procura de mobilidade e o baixo número de passageiros conduzem a elevados custos operacionais para os serviços de transporte

e a uma necessidade acrescida de subsídios. Em muitos países da UE, a provisão de subsídios para serviços rurais foi reduzida nos últimos anos, como parte do objetivo dos governos centrais de reduções dos gastos públicos.

A disponibilidade limitada de serviços de transporte é um fator que aumenta a dependência do automóvel na população nas áreas rurais. Os residentes que podem ter um carro usam-no na maior parte ou na totalidade das suas viagens, enquanto a restante população é cativa, com possibilidades reduzidas de participação na sociedade, ou dependente de boleias. Isto é claramente incompatível com políticas que visam desenvolver e revitalizar áreas rurais, melhorar oportunidades e reduzir o índice de exclusão social. Por um lado, esses modos de transporte são inerentemente ineficientes no consumo de combustível e nas emissões. Por outro lado, quando o elevado número de automóveis destas zonas rurais converge para as vilas e cidades, contribui para o congestionamento da rede viária urbana, conduzindo a maiores ineficiências, aumento das emissões, atrasos e perdas económicas.

Portanto, é hora de repensar não só as políticas de transporte para o meio rural, mas também de definir novas abordagens e esquemas de serviço para as possíveis soluções de transporte, com base nas potencialidades dos novos dispositivos TIC e ferramentas de TI.

Neste contexto, a “mobilidade partilhada” pode ser uma parte essencial das soluções de transporte definidas para lidar com os desafios e necessidades da mobilidade rural, tanto combinando viajantes de forma mais eficiente, como melhorando a acessibilidade para diferentes grupos de utilizadores. “Mobilidade partilhada” refere-se geralmente a modos e serviços adicionais ao transporte público convencional baseado em rotas fixas operado por autocarros.

Este conceito aumenta a procura por transporte flexível, táxis partilhados, carpooling, carsharing, esquemas de voluntariado comunitário, etc. Os serviços de mobilidade partilhada incluem os próprios serviços de mobilidade e os serviços de apoio, como informações ao utilizador, reservas, pagamento e gestão de operações.

⁴ www.mind-sets.eu/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/D2.1.a_-_final.pdf - página 12



Atualmente, em quase toda a UE-28, as soluções de mobilidade partilhada não são alternativas suficientemente competitivas face ao automóvel particular. Soluções baseadas na comunidade com condutores voluntários podem ser uma solução sustentável e económica para aldeias esparsas e remotas, embora iniciativas generalizadas pareçam ter sido implementadas apenas na França e na Alemanha. Os serviços de transporte de resposta à procura (DRT) poderiam ser, em parte, uma resposta aos desafios da procura de mobilidade nas zonas rurais. No entanto, a integração total entre a rede de transporte público e DRT/outros serviços de mobilidade partilhada (onde implementados) está presente apenas em alguns países, como Áustria, Dinamarca e Holanda. A integração de serviços, tanto digitalmente através de Apps de planeamento de viagens e respetivo pagamento, assim como a disponibilização de hubs, fica geralmente para trás nas zonas rurais, embora haja exceções notáveis.

MENSAGEM CHAVE

la mobilità condivisa è un elemento essenziale per fornire servizi di trasporto rurale calibrati sulle esigenze degli utenti.

Como o SMARTA se encaixa no atual contexto rural

Por iniciativa do Parlamento Europeu, o SMARTA pretende (i) compreender o enquadramento existente para a mobilidade rural na Europa e como este pode ser melhorado; (ii) obter conhecimento acerca dos problemas de mobilidade, necessidades e preferências das pessoas que vivem e visitam zonas rurais; e (iii) compreender como as Boas Práticas de mobilidade rural podem ser usadas para inspirar a melhoria dos serviços de mobilidade em zonas rurais. Em essência, o projeto SMARTA pretende contribuir para Repensar a Mobilidade Rural para uma Europa inclusiva, próspera e sustentável.

Durante 2018 e no início de 2019, o projeto SMARTA realizou uma análise aprofundada dos enquadramentos de mobilidade rural nos Estados-Membros da UE-28 e num conjunto selecionado de países terceiros. Isto foi feito através de pesquisa documental e contatos diretos com ministérios nacionais, autoridades regionais e locais, operadores de transporte, académicos e institutos de investigação. Essas atividades resultaram na produção de um conjunto de **Insight Papers**, descrevendo cada quadro nacional (política, legislação, obrigações, recursos, metas, etc.) dentro do qual a mobilidade rural é implementada nos países europeus.

Paralelamente, o projeto identificou um conjunto de **Boas Práticas** em mobilidade rural, não só relacionadas com o transporte público convencional, mas também aplicável a formas de transporte inovadoras baseadas em esquemas de “mobilidade partilhada” para os residentes de uma área rural, grupos sociais vulneráveis e para visitantes e turistas (um grupo que pode resultar numa procura altamente variável). No segundo período do projeto, o SMARTA envolver-se-á com locais-piloto selecionados com o objetivo de obter um entendimento aprofundado sobre as principais conclusões, lições aprendidas e questões de transferibilidade de diferentes tipos de experiências-piloto no domínio da mobilidade rural. Em 2020, será organizada em Bruxelas uma conferência final, onde os resultados do projeto SMARTA serão partilhados com partes interessadas e decisores políticos europeus, nacionais e regionais.

Em suma, o projeto SMARTA visa fornecer uma compreensão profunda de como devem ser desenvolvidas políticas de mobilidade rural partilhada; quais as soluções que funcionam melhor em que contextos, estimando como os vários grupos-alvo irão responder; quais os impactos que uma nova política de mobilidade rural pode ter nos desafios económicos, sociais e ambientais que a Europa enfrenta; e se/como efetuar a ligação entre as opções de mobilidade partilhada e o transporte público convencional.

MENSAGEM CHAVE

O SMARTA pretende obter uma compreensão profunda das principais conclusões, lições aprendidas e potencial de transferibilidade de diferentes tipos de experiências de mobilidade em áreas rurais em toda a Europa.

Como primeiro passo, o Consórcio SMARTA efetuou uma análise abrangente da mobilidade rural em todos os Estados-Membros europeus e num conjunto selecionado de países terceiros. O enfoque recaiu sobre enquadramentos nacionais nos quais a mobilidade rural é organizada, tendo em consideração a política específica (se houver), o papel do poder local e regional e os mecanismos de financiamento. A pesquisa também se focou em como e onde essas estruturas variam na Europa.

Atualmente, o enquadramento de política e planeamento da mobilidade rural é amplamente semelhante ao enquadramento da mobilidade urbana e metropolitana.

Na prática, enquanto estas últimas alcançam resultados mais positivos nas cidades europeias, no que diz respeito à mobilidade rural, os países analisados não assumem o mesmo nível de compromissos. Isto ocorre apesar de muitas das políticas e estruturas de planeamento existentes reconhecerem que serviços de mobilidade inovadores como serviços de partilha de boleias, Mobilidade como um Serviço (MaaS), sistemas de boleias via Apps ou outras plataformas podem ter um potencial significativo no fornecimento de soluções em áreas escassamente povoadas, onde o transporte público não pode ser providenciado de forma eficiente.

MENSAGEM CHAVE

Atualmente, a nível político é dada pouca atenção e são efetuados poucos compromissos para a mobilidade rural.

A compreensão da mobilidade rural na Europa começou com a identificação de elementos importantes do contexto local: geografia, demografia, estruturas institucionais, regulatórias, organizacionais, políticas e financeiras. Este conhecimento convergiu para moldar o enquadramento nacional dentro do qual a mobilidade rural existe. O projeto SMARTA identificou cinco temas principais para a mobilidade rural na Europa que precisam de ser aprofundados a fim de compreender melhor as diferenças entre os países da UE:

- TEMA 1: QUEM É O RESPONSÁVEL PELA MOBILIDADE RURAL?
- TEMA 2: EXISTE ALGUMA POLÍTICA DE MOBILIDADE RURAL?
- TEMA 3: QUEM PROVIDENCIA SERVIÇOS DE MOBILIDADE RURAL?
- TEMA 4: EXISTEM SERVIÇOS COMPLEMENTARES À MOBILIDADE RURAL?
- TEMA 5: COMO É QUE A MOBILIDADE RURAL PARTILHADA É REGULAMENTADA?

A figura seguinte apresenta os cinco temas, juntamente com os correspondentes objetivos de pesquisa e um foco de investigação mais específico. As conclusões para cada área emanadas serão apresentadas nas páginas seguintes.

Os seguintes temas fornecem uma visão geral das várias práticas e estruturas existentes nos países europeus, ao mesmo tempo que criam o contexto para compreender melhor que estruturas são ineficazes ou imperfeitas.

MENSAGEM CHAVE

Na generalidade dos países europeus não existe uma estrutura específica para a mobilidade nas áreas rurais, mas esta precisa de ser desenhada.

Perguntas e objetivos para comparação do enquadramento nos Estados-Membros da UE

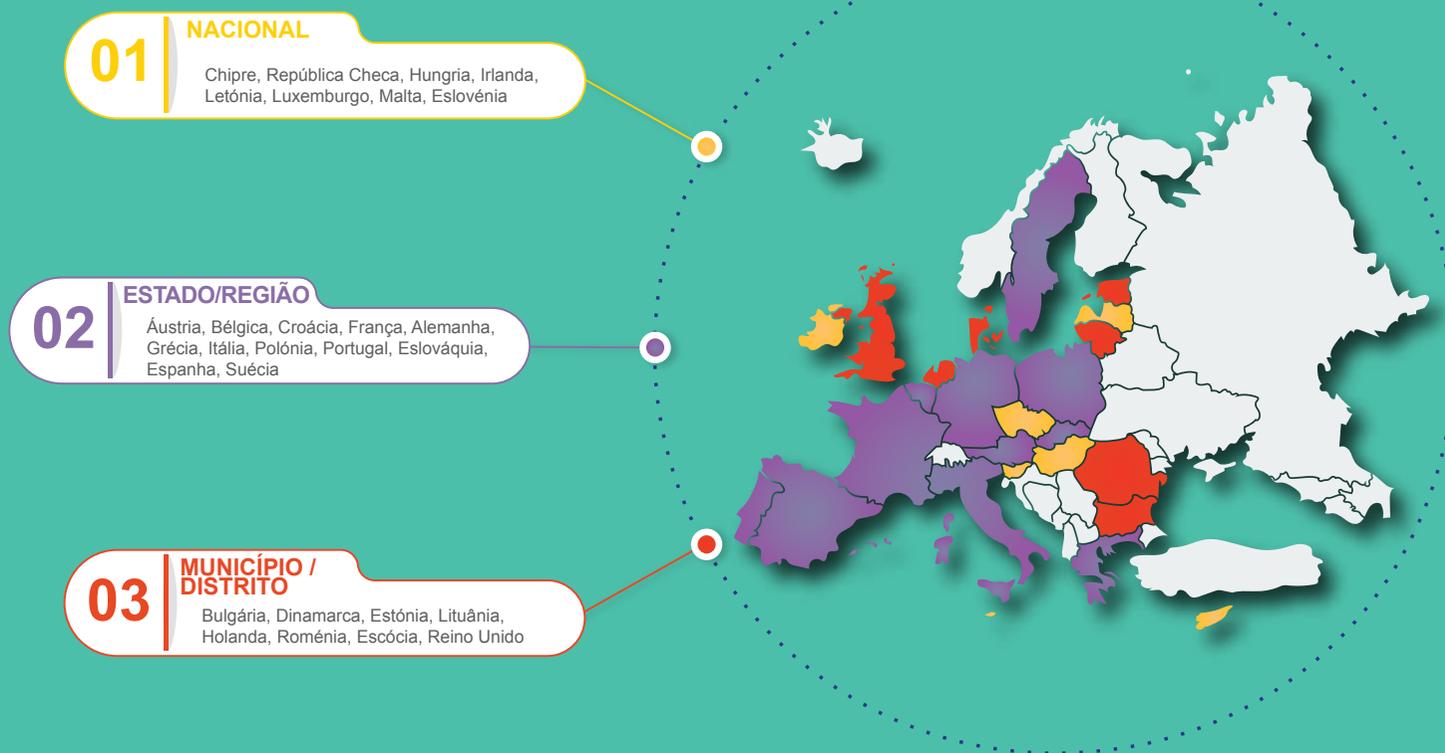


A investigação realizada examinou as responsabilidades e a distribuição dos papéis das agências governamentais em relação à mobilidade nas áreas rurais. O foco tem sido no nível administrativo, que determina a mobilidade rural na consistência dos enquadramentos nacionais em todo o país.

Nível de governação na qual a mobilidade rural é principalmente determinada

As práticas atuais mostram variações consideráveis dentro dos

Estados-Membros europeus quando se discute o nível de governação em que a mobilidade rural é principalmente determinada. Na maioria dos países, isso acontece em nível subnacional, seja no Estado/Região ou no Município/Distrito. Para os países de menores dimensões, que não possuem uma estrutura regional, o nível Nacional fornece a determinação primária para a mobilidade rural.



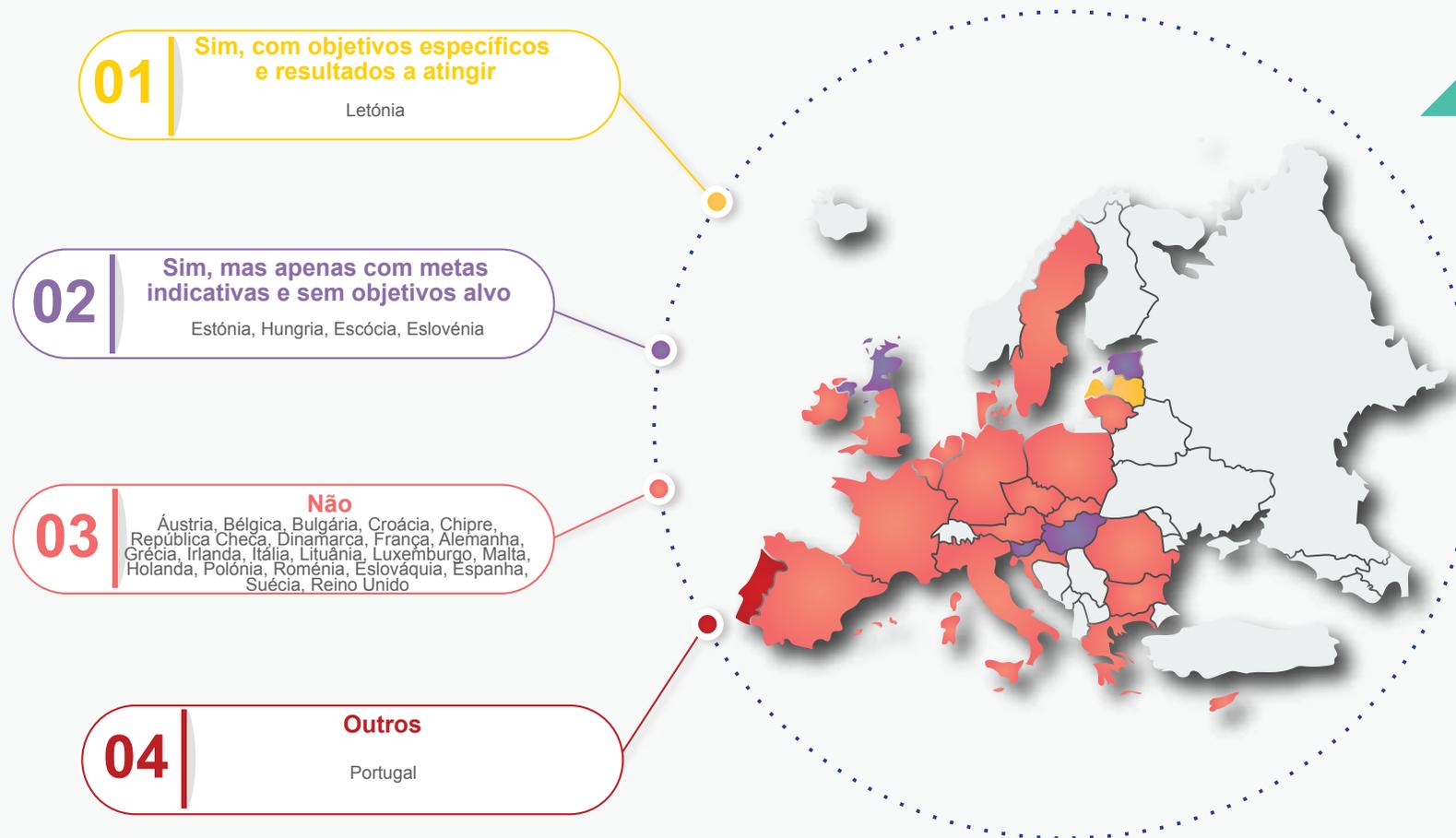
Nível de governação em que a mobilidade rural é determinada principalmente

Natureza do enquadramento nacional

O modelo dominante em toda a Europa é um enquadramento nacional comum, que permite variações regionais ou locais. O enquadramento é coordenado a nível nacional, através de leis ou diretivas, enquanto o planeamento e a organização do transporte rural é efetuado a nível regional ou local.

Territórios europeus de menor dimensão são caracterizados por uma única estrutura consistente em todo o país. Em contraste, existem grandes variações dentro de alguns Estados-Membros, onde as regiões têm uma autonomia considerável.

A análise incidiu sobre a existência de uma visão ou quadro político para a mobilidade nas zonas rurais, quer como política específica para as zonas rurais, quer como parte substantiva de uma política geral de mobilidade. Este aspeto foi subsequentemente detalhado nas seguintes linhas de pesquisa, uma focando-se as políticas existentes, enquanto a outra com maior foco em práticas de planeamento bem estabelecidas para a mobilidade rural.



Existência de políticas específicas de mobilidade e transportes rurais com objetivos e metas

Presença de políticas nacionais específicas para a mobilidade e transportes rurais com objetivos e metas

A Europa é caracterizada pela falta de políticas nacionais dedicadas à mobilidade rural e pela falta de qualquer compromisso nacional específico para providenciar serviços de transporte. No entanto, alguns países reconhecem a necessidade de melhorar a mobilidade rural, embora isso continue apenas como intenção, sem objetivos firmes, metas ou financiamento concedido.

No nível subnacional, a questão é mais matizada, particularmente em países com uma considerável autonomia regional, onde algumas regiões estão mais avançadas no desenvolvimento de políticas de mobilidade rural em conjunto com as metas correspondentes.

“A Letónia é o único país com uma política nacional de mobilidade rural baseada em metas, enquanto a Flandres (BE) é uma região com uma forte política e obrigações de mobilidade rural baseadas em metas”.

Presença de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) ou equivalente para áreas rurais

Os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável tornaram-se bastante comuns em toda a Europa como uma ferramenta para organizar e planear

o sistema de transportes em áreas urbanas e metropolitanas. Além disso, o impacto dos PMUS estendeu-se às áreas metropolitanas vizinhas. No entanto, ainda não foi desenvolvida uma metodologia comum correspondente que aborde zonas predominantemente rurais ou a extensão de um plano de mobilidade metropolitana sustentável para as áreas do interior.

Parece não ter sido desenvolvido nenhum conceito semelhante para abordar o planeamento estratégico para a mobilidade rural sustentável, particularmente um que considere uma área rural como possuindo a sua própria identidade e requisitos. Estes territórios rurais são geralmente entendidos como uma “extensão de uma área urbana” no que ao planeamento dos transportes diz respeito.

“A Eslovénia tem liderado o uso generalizado de Planos equivalentes a PMUS para as suas áreas extra urbanas e não urbanas, enquanto a Flandres (BE) é uma região que já adotou este processo”.

Tema 3: Quem oferece serviços de mobilidade rural?

Foi analisada a organização dos serviços de mobilidade rural atualmente existentes, com enfoque nas obrigações existentes para a prestação de serviços de mobilidade rural, “autoridades” de mobilidade e transportes existentes que coordenem uma ampla gama de serviços de mobilidade em áreas rurais e o estado de integração entre a principal rede de transportes públicos e Serviços a pedido que sirvam áreas rurais.

01

SUBSTANCIAL

Bélgica, Dinamarca, Luxemburgo, Holanda

02

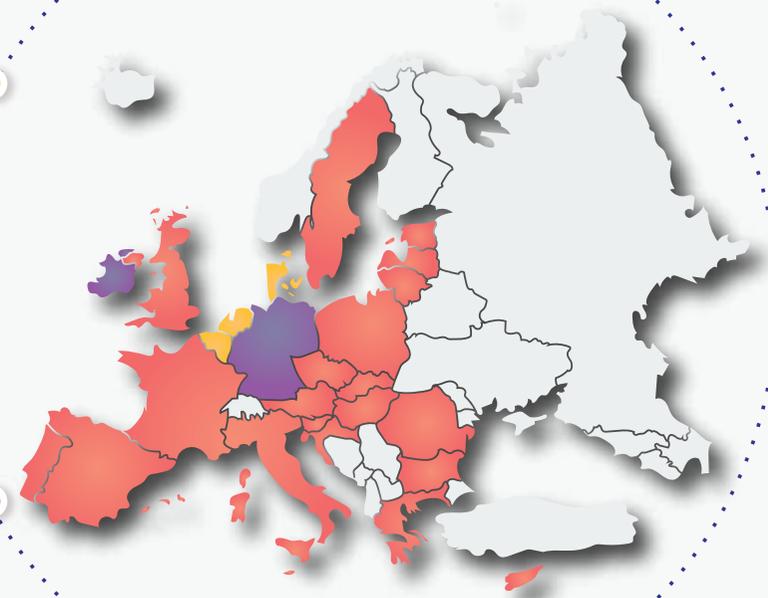
PARCIAL

Alemanha, Irlanda

03

NÃO

Áustria, Bulgária, Croácia, Chipre, República Checa, Estónia, França, Grécia, Hungria, Itália, Letónia, Lituânia, Malta, Polónia, Portugal, Romênia, Escócia, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Suécia, Reino Unido



Cobertura territorial abrangente por agências de transportes e mobilidade que coordenam um conjunto de serviços de mobilidade rural

Quais são as formas de prestação de serviços de transporte nas áreas rurais?

As práticas atuais apresentam variações consideráveis a nível europeu, desde a prestação obrigatória de serviços de mobilidade rural até à escassa prestação de serviços resultante da passagem das carreiras interurbanas.

A maioria dos Estados-Membros caracteriza-se pela ausência de uma obrigação definida para garantir o transporte público para as zonas rurais. No entanto, metade destes países deixa os serviços de transporte ao critério das autoridades locais, enquanto a outra metade presta serviços através de serviços de transporte público interurbano e regional.

As obrigações específicas para garantir o transporte público nas zonas rurais foram identificadas em apenas quatro Estados-Membros (Áustria, Bélgica, Chipre e Letónia).

Existem organizações que coordenam uma série de serviços de mobilidade rural?

A maioria dos Estados-Membros não dispõe de uma forma organizada de gestão dos serviços de transporte nas zonas rurais. Existem apenas quatro Estados-Membros (Bélgica, Dinamarca, Letónia e Países Baixos) que dispõem de um tal sistema de “autoridades” de coordenação, responsáveis por uma série de serviços de mobilidade rural, incluindo os destinados a grupos-alvo de serviços sociais e profissionais de saúde.

A falta de atividades de coordenação nos países da UE reflete (i) a falta de serviços organizados de mobilidade rural para o público em geral e (ii) a fragmentação dos órgãos de governança em zonas rurais.

“A Irlanda tem cobertura territorial total, mas carece de um nível consistente de serviço”

Qual é a conexão entre Serviços de Transporte a Pedido(e outras formas de mobilidade partilhada) e o transporte público regular?

Os serviços de transporte a pedido(DRT) são um domínio crítico para soluções de mobilidade rural partilhada, e a sua ligação e coordenação com os sistemas regulares de transporte público é de primordial importância.

A maioria dos países europeus não tem ligações entre DRT e transporte público; isto é uma consequência da inexistência de serviços DRT ou de mobilidade partilhada rural, ou devido à falta de integração entre esses serviços e o transporte público.

Apenas três Estados-Membros (Áustria, Bélgica, Dinamarca) têm uma ligação totalmente planeada entre serviços DRT e a rede de transportes públicos, convencionais, enquanto que outros cinco países têm um grau razoável de coordenação entre estes serviços quando existem.

Tema 4: Existem serviços complementares à mobilidade rural?

A pesquisa do projeto SMARTA revela outras formas de serviços de mobilidade organizados que têm sido desenvolvidos para responder às necessidades específicas das comunidades rurais: incluem serviços obrigatórios de mobilidade para grupos de utilizadores específicos, assim como para crianças em idade escolar (abordagem “de cima para baixo”), mas também os serviços que são gerados pelas próprias comunidades rurais (abordagem “de baixo para cima”).

Presença de serviços de mobilidade organizados para determinados grupos de utilizadores

A grande maioria dos Estados-Membros tem políticas específicas de prestação de serviços de transporte específicos para crianças em idade escolar ou jovens estudantes. Isso significa que esses tipos de serviços de mobilidade são formalmente organizados e gerenciados pelos governos nacionais.

Em quatro Estados-Membros (Áustria, Croácia, Chipre e Hungria), os serviços de mobilidade direcionados para grupos específicos de utilizadores são organizados ao nível local ou regional, sem que esteja em vigor uma obrigação nacional.

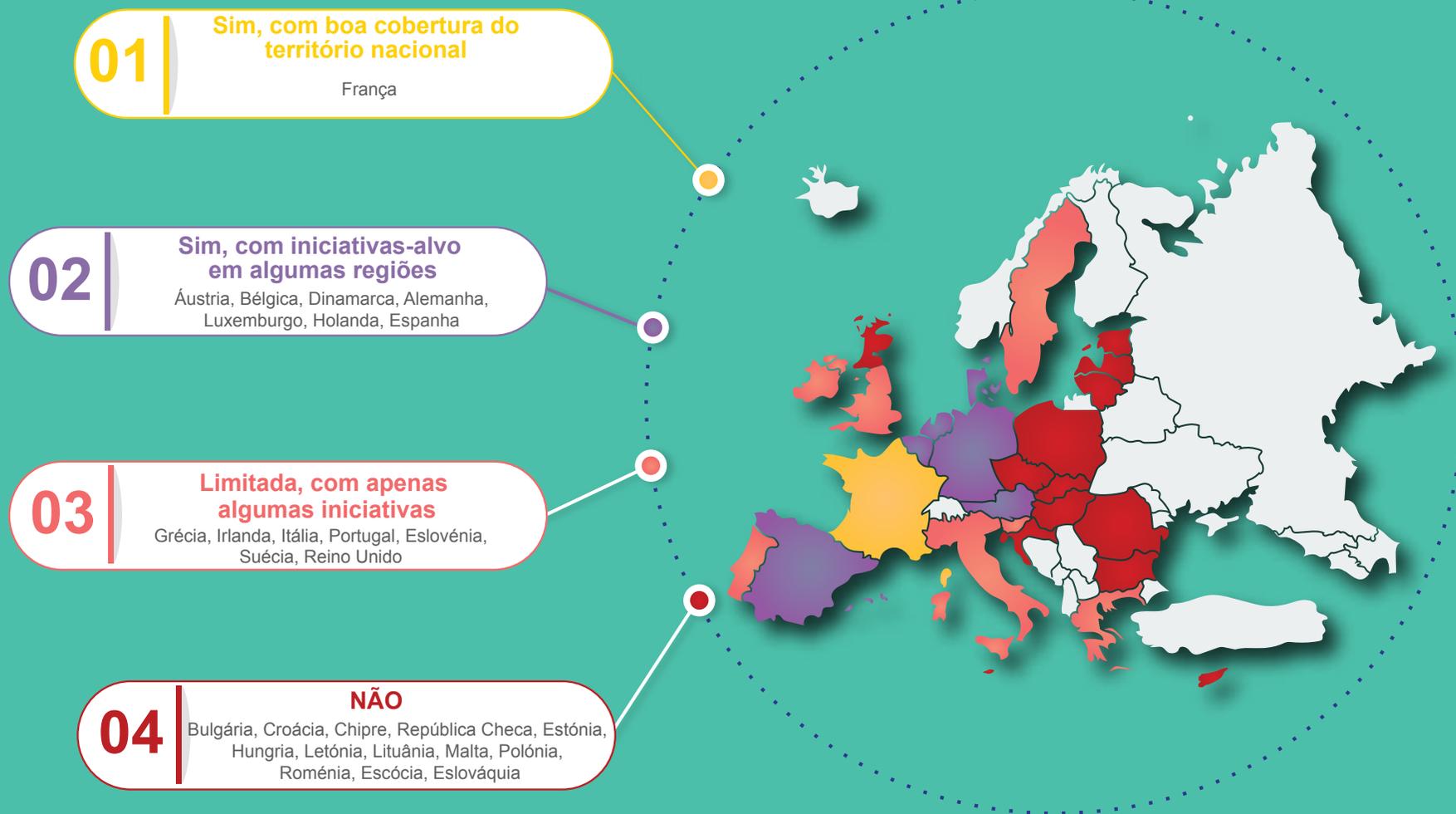
O transporte escolar foi o principal serviço de mobilidade identificado nas zonas rurais. Os serviços de transporte para cuidados de saúde gerais não são fornecidos ou obrigatórios em quase toda a Europa. Existem poucas evidências sobre outro tipo de serviços de mobilidade formalmente organizados para outros tipos de utilizadores.

Oferta generalizada de serviços de mobilidade “bottom-up” e comunitários

Mais de metade dos Estados-Membros dispõem, até certo ponto, de iniciativas comunitárias para fornecer serviços de mobilidade em zonas rurais.

O caso mais notável é a França, onde tais serviços têm uma boa cobertura do território nacional. As iniciativas de mobilidade rural bottom-up ou “de baixo para cima” são generalizadas a nível europeu, mas é mais difícil defini-las ou categorizá-las. Na maioria dos casos, estes serviços são organizados e financiados por agências que não são de transportes, mas que atendem às necessidades de grupos-alvo específicos, e raramente cooperam com prestadores de serviços regulares de mobilidade. Além disso, em algumas áreas, as comunidades locais reuniram e organizaram soluções de mobilidade partilhada entre os membros da comunidade.

“França, com o esquema de boleias eletrônicas RezoPouce, é o único caso de iniciativa “bottom-up” em mobilidade rural com abrangência praticamente nacional. A Áustria e a Alemanha têm muitos casos de Bürgerbus, enquanto a Bélgica, Dinamarca, Alemanha e Holanda têm um número crescente de esquemas de car-pooling e car-sharing implementados localmente.”



Presença de oferta generalizada de serviços de mobilidade “bottom-up” e comunitários

Tema 5: Como é que a mobilidade rural partilhada é regulamentada?

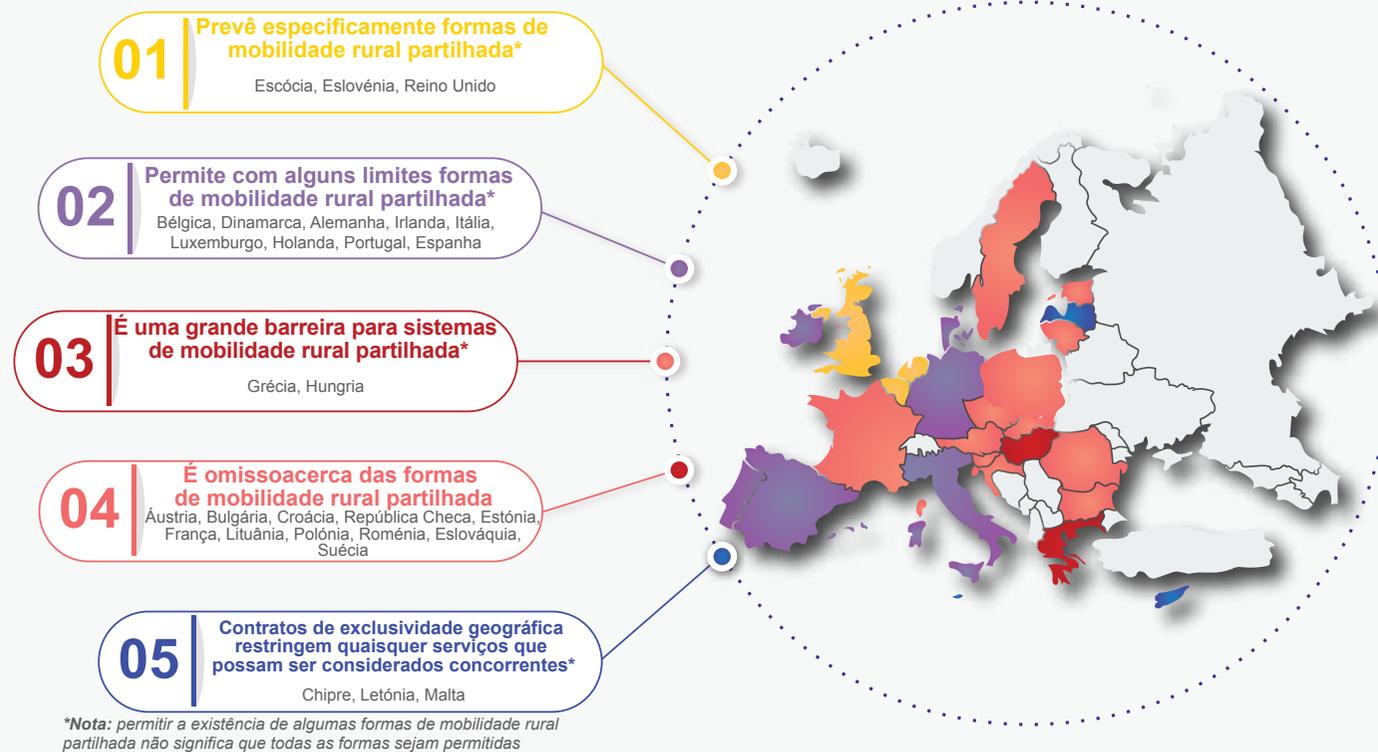
Análise do papel do quadro regulatório, em particular a sua flexibilidade para serviços de mobilidade partilhada.

Até que ponto a estrutura regulatória se adequa a serviços DRT e mobilidade rural partilhada emergente

Existem variações consideráveis em toda a Europa em termos de reconhecimento legislativo dos serviços emergentes de mobilidade rural partilhada. As estruturas regulatórias vão desde a inclusão de DRT e outras formas de mobilidade rural partilhada, até simplesmente ignorar qualquer forma de mobilidade partilhada. Estas são barreiras claras para o desenvolvimento de tais serviços. Em geral, as agências públicas iniciam ou facilitam serviços DRT dependentes dos seus próprios poderes, mas

não está claro se uma iniciativa privada ou comunitária semelhante teria qualquer legitimidade ou base legal para ser autorizada pelas agências reguladoras. Além disso, em alguns países, o apoio financeiro geral para a mobilidade só pode ser canalizado para “transporte público”, o que exclui qualquer forma de mobilidade partilhada não categorizada como tal. Em outros países, fica ao critério das autoridades que tipos de serviço serão apoiados e quanto dinheiro será alocado.

No contexto da falta de um quadro regulamentar e financeiro específico para a mobilidade rural partilhada nos Estados-Membros europeus, subsiste uma grande incerteza quanto à possibilidade de operar e manter esses serviços.



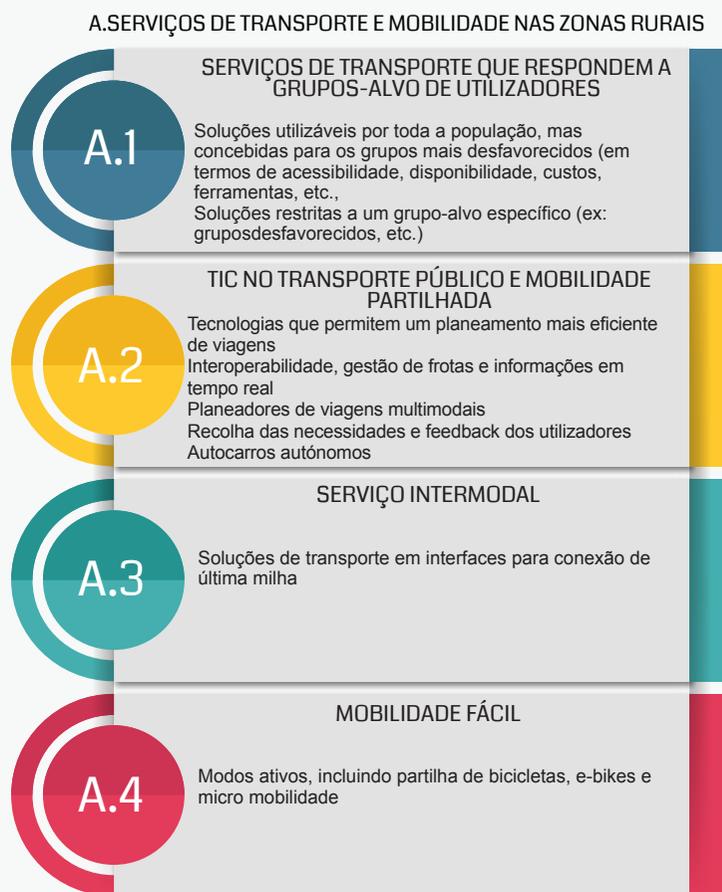
Até que ponto o quadro regulatório responde a serviços DRT e mobilidade rural partilhada emergente

MENSAGEM CHAVE

A mobilidade rural partilhada é um desafio em toda a Europa. Existem exemplos em diferentes Estados-Membros que demonstram como pode funcionar um regime de mobilidade rural com êxito. No entanto, o desafio continua a ser combinar todos os elementos necessários para garantir que um quadro abrangente para a mobilidade rural possa ser desenvolvido em toda a Europa.

As comunidades rurais dispõem de recursos limitados que não devem ser desperdiçados no desenvolvimento de serviços de raiz, quando poderiam aprender facilmente com as melhores práticas de outros.

Durante 2018 e 2019, o Consórcio SMARTA fez uma revisão geral abrangente⁵ das Boas Práticas em mobilidade rural partilhada de toda a Europa e mais além. A visão geral cobriu uma ampla gama de aspetos, como a forma como as soluções de mobilidade e os serviços regulares de transporte público podem ser direcionados para grupos de utilizadores específicos ou objetivos da comunidade. Também abordou o tema da prática operacional e coordenação intermodal.



Principais questões organizacionais na mobilidade rural

O uso de tecnologias estabelecidas e inovadoras, novos modelos de negócios e governança foram também analisados. Por último, mas não menos importante, a visão geral apresentou estratégias potenciais para aumentar o envolvimento da comunidade, o número de passageiros e a relação com o cliente. Em particular, o Consórcio identificou duas grandes categorias de Boas Práticas (BPs):

A. Serviços de Transporte e Mobilidade em Zonas Rurais – ifornecendo exemplos de modos de transporte público e partilhado bem-sucedidos e inovadores.

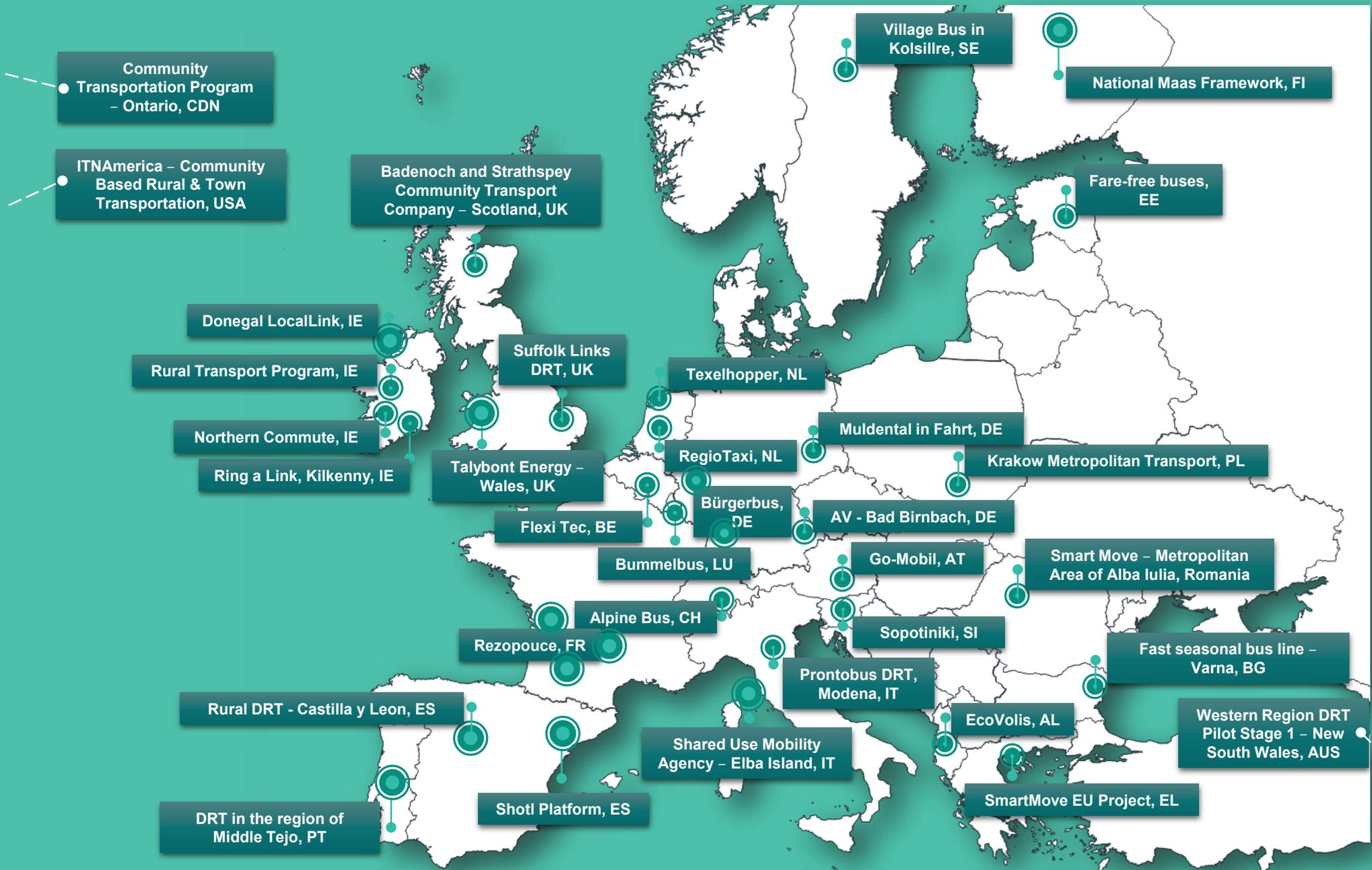
B. Aspetos organizacionais que possibilitam a mobilidade rural sustentável



O projeto **SMARTA** identificou e analisou mais de 30 esquemas de mobilidade rural; estas são consideradas Boas Práticas para o conhecimento de certos aspetos acerca da organização e implementação de um esquema de mobilidade rural. Eles também foram analisados quanto ao seu potencial de integração com os serviços convencionais de transporte público. A integração desses serviços com novas soluções TIS define quatro tipos de serviços de mobilidade partilhada rural:

- Transporte público convencional ou regular
- Transporte coletivo flexível
- Partilha de veículos
- Transporte individual.

⁵ *Projetos que abordaram boas práticas de mobilidade rural:*
Associação Euro Montana - <https://www.euromontana.org>,
Projeto MAMBA- <https://www.mambaproject.eu>,
Hi-Reach Project - <https://hireach-project.eu>,
Project RuMobil - <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/rumobil.html>



Mapadas Boas Práticas SMARTA

Duas boas práticas em destaque são o serviço de boleias RezoPouce em França e os serviços Bürgerbus na Alemanha.

RezoPouce⁶, França

O RezoPouce⁶ é um serviço organizado de boleias. Surgiu em 2009 como resultado da ideia comum a 10 municípios do Norte de Toulouse de oferecerem uma solução alternativa a um serviço local de autocarros caracterizado por um baixo número de utilizadores e elevados custos operacionais. A associação RezoPouce foi oficialmente criada em 2012 e, em junho de 2013, conseguiu agregar 80 autarquias locais. Atualmente, está implementado em cerca de 2.000 municípios em toda a França, cobrindo aproximadamente 20% das áreas rurais onde - assim como no resto da Europa - pessoas sem carro não têm opções de transporte viáveis e o transporte público não é financeiramente sustentável.

No ano de introdução do serviço, o grau de penetração na população era de 1 a 2%, com um aumento médio de 1% nos anos seguintes. Considerando que dois milhões de habitantes vivem na área de influência do serviço, isto significa uma base de 20.000-40.000 utilizadores (uma média de 20-40 por cada município).

Do ponto de vista da governança, o serviço é organizado pelas autarquias locais, com o apoio da Associação RezoPouce, que disponibiliza o know-how e a formação. A associação reúne autoridades locais, atores locais na área da mobilidade, concessionários de rodovias, operadores de transporte público, funcionários e utilizadores. Uma autoridade local que esteja interessada fornece à RezoPouce uma taxa (proporcional ao número de habitantes) pelos serviços que oferece. O serviço é totalmente gratuito para os utilizadores.

O RezoPouce esforça-se para superar as desvantagens de um sistema clássico de boleias tal como a sensação subjetiva de insegurança e incerteza, ao permitir a gestão de informações pessoais com um cartão de identificação e uma foto. A sua App também desempenha um papel importante para tornar o transporte seguro e acessível, combinando a procura e a oferta de boleias, além de oferecer serviços de informações sobre viagens. Também fornece ferramentas de identidade visual reconhecíveis, como: cartões inteligentes para os utilizadores, adesivos para colocar nas janelas dos carros e uma lista de pontos de boleia.





Bürgerbuses⁷, Alemanha

O Bürgerbus⁷ é um serviço de transporte comunitário baseado em voluntários que opera em diferentes regiões da Alemanha, principalmente em Baden-Württemberg, Baixa Saxónia e Renânia do Norte-Vestfália. O Bürgerbus complementa os serviços convencionais de transporte público em áreas rurais e semirurais, onde as opções de mobilidade são limitadas. Atualmente, um total de cerca de 350 serviços Bürgerbus são operados, dos quais mais de 80 em Baden-Württemberg e mais de 130 na Renânia do Norte-Vestfália. A Bürgerbus é sustentada financeiramente por uma combinação de financiamento estatal e privado.

O sucesso desta solução de transporte partilhado é comprovado pelo alargamento contínuo dos serviços e áreas cobertas, que tem aumentado substancialmente nos últimos dez anos. Além disso, registaram-se apenas 25 serviços de transporte partilhado encerrados desde o início da operação destes serviços nos anos 80. Os primeiros serviços comunitários começaram a funcionar em 1985, com foco na experiência de Baden-Württemberg. Em 2010 operavam 10 serviços da Bürgerbus, sendo o serviço oficialmente reconhecido pela Administração Regional que passou a apoiar financeiramente o sistema. Em setembro de 2014 foi criada a Associação Bürgerbus Baden-Württemberg, com o objetivo de coordenar e apoiar o desenvolvimento do serviço a nível regional. No mesmo ano, o serviço chegou a 40 serviços operacionais da Bürgerbus.

O Bürgerbus é operado principalmente como serviço convencional de transporte público com rotas e horários fixos, embora em algumas áreas os Bürgerbus sejam operados sob procura, com pré-reserva antecipada. Embora os Bürgerbuses estejam disponíveis para o público em geral, a maioria dos utilizadores são idosos com mobilidade reduzida, jovens e famílias com crianças.

A implantação de um serviço Bürgerbus começa quando uma comunidade local expressa a intenção de organizar um serviço de transporte por si mesma. Esta intenção deve ser aceite pela autoridade local, que assume os custos residuais relativamente baixos. A empresa de transporte local integra a Bürgerbus na sua oferta de transporte e a Região cofinancia a compra do veículo. Em Baden-Württemberg, a Associação Bürgerbus monitoriza o desempenho do serviço, recolhe o feedback dos utilizadores e avalia as necessidades de mobilidade regularmente para melhor servir a área.

Esta boa prática evidencia um nível adequado de cooperação entre os cidadãos, as autoridades locais e regionais e as empresas privadas (operadores de transportes). Esta colaboração visa desenvolver uma solução de transporte que responda às necessidades de mobilidade das pessoas em áreas rurais e semi-rurais. É reconhecido que o nível bastante elevado de financiamento público desempenha um papel fundamental na configuração do serviço (nomeadamente a aquisição de veículos), o que torna a replicação em muitos países e contextos da UE um desafio.

⁷ <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-BurgerBus.pdf>

Boas Práticas inovadoras e fatores de sucesso para transferibilidade

Foi efetuada uma avaliação comparativa entre Boas Práticas semelhantes pelo projeto SMARTA, resultando numa visão composta do estado da arte dos serviços de mobilidade em áreas rurais. Os principais objetivos deste trabalho consistiram em destacar os aspetos das Boas Práticas que podem ser considerados inovadores e que têm contribuído para o seu sucesso.

Para permitir uma avaliação comparativa das Boas Práticas, foi desenvolvida uma metodologia de visualização simples, a fim de apresentar exemplos de fatores de inovação e sucesso em diferentes casos. O diagrama é dividido em quatro segmentos principais com base em quatro tipos de inovação (classificados pela OCDE e pelo Eurostat⁸). Estes tipos de inovação podem ser resumidos em:

ORGANIZACIONAL

1

Fatores de inovação e sucesso relacionados com a governança, estruturas organizacionais, enquadramento legislativo e práticas operacionais

PLANEAMENTO E IMPLEMENTAÇÃO

2

Fatores de inovação e sucesso, incluindo técnicas significativamente melhoradas de recolha e análise de dados, planeamento e avaliação de serviços, aquisição e implementação de serviços de TI

MODELO DE NEGÓCIOS E MARKETING

3

Fatores de inovação e sucesso relacionados com a forma como um serviço é comercializado, as relações com o cliente são cuidadas e/ou a forma como o produto ou serviço é financiado

PRODUTO E SERVIÇO

4

Fatores de inovação e sucesso nos serviços prestados aos clientes e no nível de qualidade, de forma a corresponder às necessidades não satisfeitas dos potenciais utilizadores e/ou tornar o serviço mais orientado para o cliente.

Identificar os quatro tipos de inovação para desenvolver a avaliação comparativa tem sido útil, pois as Boas Práticas podem ser vistas como tendo diferentes pontos fortes. Por exemplo, algumas têm sido particularmente eficazes no envolvimento da comunidade através da sua configuração organizacional, enquanto outras desenvolveram soluções de TIC mais avançadas para planeamento de viagens e interoperabilidade. Adicionalmente, o nível de informação disponível para cada Boa Prática não é consistente, por isso nem sempre é possível comparar diretamente os casos usando termos semelhantes. Uma abordagem mais complexa para classificar ou avaliar as Boas Práticas pode, portanto, tornar-se enganosa e não ter totalmente em consideração o contexto.

Uma visão geral da avaliação de inovação SMARTA

Foi efetuado um resumo da avaliação comparativa de Boas Práticas para três categorias principais de medidas: Serviços rurais em autocarro convencional; Demand Responsive Transport; e Mobilidade Partilhada.

Serviços rurais em autocarro

Os serviços públicos de autocarros são frequentemente o principal ou o único meio de transporte para as pessoas nas zonas rurais e, como podem ser considerados caros (com base em € por passageiro-km), são vulneráveis a cortes orçamentais e negligência. Infelizmente, estes serviços

costumam ser projetados com base em dados históricos e nas restrições associadas à sua operação. As Boas Práticas SMARTA demonstram que onde os serviços foram redesenhados com base numa avaliação aprofundada das necessidades em evolução dos cidadãos, uma espiral de declínio pode ser interrompida e revertida, pois a racionalização foi equilibrada pelo investimento na confiabilidade da viagem e conforto dos passageiros.

REGIÃO DE ALBA (RO)

A racionalização das redes rurais e urbanas previamente desarticuladas, aliada ao investimento em veículos novos, resultou no aumento de 43% nas viagens realizadas.

MULDENTAL (DE)

O redesenho total da rede de autocarros composta por 34 linhas, incluindo melhoria da frequência de serviço e 66 novas paragens, resultou num aumento de 10% dos utilizadores de TP em apenas seis meses.

ALPINBUS (CH)

Este caso demonstra o valor da prestação de serviços de resposta a picos sazonais na procura turística, garantindo que as pessoas mudam do carro particular para modos de transporte mais sustentáveis.

Demand Responsive Transport

O DRT é um modo flexível de transporte público, tipicamente envolvendo miniautocarros, onde a rota e o horário se adaptam às necessidades dos utilizadores. Desde a década de 1970 e a criação dos serviços "Dial-a-Ride", o DRT tem sido promovido como uma solução de transporte em circunstâncias em que os serviços mais tradicionais não são economicamente viáveis. Portanto, são frequentemente vistos como uma componente chave numa oferta de mobilidade rural.

As Boas Práticas SMARTA representam um espectro de objetivos principais e evidenciam uma evolução dos serviços de DRT, que vão desde serviços de mobilidade de 'último recurso' para comunidades rurais, como **RegioTaxi (NL)**, até o que pode ser considerado como uma forma premium de transporte público, como a **ArrivaClick (UK)**. Nos últimos anos, assistimos ao surgimento de plataformas de TIC envolvendo Apps para o passageiro, um sistema de planeamento e otimização de rotas centralizado (como na **Catalunha (ES)**) e uma aplicação integrada de definição de rotas para o motorista. Isto ajuda a permitir tempos de resposta mais rápidos e tem o potencial de reduzir custos operacionais; além disso, esta solução está alinhada com o níveis de serviço percebidos pelos utilizadores em outros tipos de serviços (ou seja, Uber, Lyft, etc.).

REGIOTAXI (NL)

É essencialmente um serviço porta a porta que transporta um utilizador desde um ponto de origem (por exemplo, casa) e o leva ao seu destino. O sistema não tem paragens ou rotas fixas. Outros passageiros também podem ser recolhidos durante a viagem, o que significa que a Regiotaxi pode cobrar preços mais baixos do que os concorrentes de táxi convencionais.

ARRIVACLICK (UK)

O ArrivaClick é um serviço de micro autocarros inteligente, a pedido e flexível que transporta vários passageiros na mesma direção e os reserva num veículo partilhado, com capacidade máxima de 12 lugares, equipados com bancos de couro, Wi-Fi e pontos de carregamento, e são acessíveis a cadeiras de rodas.

CATALUNHA (ES)

Quando um serviço DRT utilizando a plataforma Shot! ICT foi lançado na Catalunha (ES), a ocupação média aumentou de 6 passageiros/viagem no serviço de autocarro convencional para 16 passageiros/viagem em DRT, enquanto que os custos operacionais do serviço reduziram 15%.

Nenhuma das Boas Práticas de DRT identificadas no projeto SMARTA opera atualmente sem subsídios públicos (o que é também válido no caso do transporte público urbano em toda a Europa). No entanto, a evidência encontrada permite apontar para um contexto em que o DRT é capaz de aumentar o número de utilizadores e reduzir os custos operacionais em áreas rurais quando comparado com o transporte público regular e convencional. Em alguns casos, os serviços de mobilidade DRT rural focam-se em grupos-alvo específicos e conclui-se que uma **abordagem com horários flexíveis**, combinando serviços a pedido com serviços regulares para tipos específicos de viagem em períodos fora de ponta (por exemplo, serviços de saúde, clubes desportivos juvenis e atividades de lazer, etc.) melhora ainda mais o modelo de negócio.

Mobilidade Partilhada

A revisão das Boas Práticas do projeto SMARTA demonstra uma real diversidade na forma como as opções mais conhecidas de mobilidade partilhada foram adaptadas para se adequar às circunstâncias e orçamentos locais, em muitos casos robustecendo práticas mais antigas.

Uma importante característica distintiva entre as Boas Práticas é se o veículo é de propriedade coletiva (pelo município, empresa local ou grupo comunitário) ou se depende de alguma forma de veículos peer-to-peer ou de partilha de boleias (por exemplo, **Talybont Car Sharing (UK)**). Para as autoridades públicas com orçamentos muito limitados, a promoção destas últimas formas de mobilidade partilhada pode ser uma forma oportuna de melhorar o leque de possibilidades de mobilidade para as pessoas nas

áreas rurais, complementando as redes de transporte público existentes. Boas práticas envolvendo o uso de veículos privados incluem o **serviço de viagens em automóvel Sopotniki, para grupos de idosos (SI)**.

A avaliação das Boas Práticas de partilha peer-to-peer demonstra que as redes informais e a boa vontade da comunidade podem levar à expansão constante de sistemas que começaram numa escala muito pequena.

TALYBONT CAR SHARING (REINO UNIDO)

O esquema é um bom exemplo de uma iniciativa de base que é gerida pela comunidade local para a população residente. Isto incentiva um maior sentimento de propriedade entre os moradores para manter a iniciativa em andamento.

SOPOTNIKI (SI)

O serviço contou com 31 voluntários em 2017, que aumentou em 2018 para 47 motoristas voluntários ativos, proporcionando viagens para 350 utilizadores.

REZOPOUCE (FR)

O serviço expandiu rapidamente de 80 municípios participantes em 2013 para 2000 municípios previstos até o final de 2020, cobrindo 20% da França rural.

Como consequência dos primeiros resultados do projeto SMARTA, a Comissão Europeia estendeu o programa SMARTA através um projeto de demonstração – SMARTA2. Este tem como objetivo implementar soluções de mobilidade partilhada no Tirol Oriental (Áustria), Trikala (Grécia), Águeda (Portugal) e Brasov (Roménia). Estas quatro zonas rurais europeias, que abrangem diferentes geografias, populações e desafios de mobilidade, irão criar diferentes serviços de partilha, interligando-os com a oferta de transporte público existente para melhorar o leque de opções de mobilidade dos habitantes locais. O projeto SMARTA 2 irá fornecer boas práticas adicionais importantes e cobertura geográfica adicional para o projeto SMARTA.

É necessária uma nova visão para as zonas rurais europeias com base na capacitação das comunidades, desenvolvendo o conhecimento local e estabelecendo objetivos claros em termos de sustentabilidade e metas ambientais. A mobilidade rural é uma das principais “ferramentas” para melhorar a acessibilidade aos serviços e a “liberdade” de circulação, o que diminui o risco de exclusão social de grupos específicos de cidadãos e de despovoamento das zonas rurais.

A mobilidade rural e os serviços de transporte relacionados têm um impacto direto no desenvolvimento geral das áreas e regiões rurais. Demonstrar o valor, os impactos e a viabilidade da mobilidade rural pode ser a chave para alcançar benefícios de longo prazo para as comunidades. Nesta medida, é importante desenhar serviços de transporte bem adaptados às diferentes áreas e grupos populacionais, integrando os serviços de mobilidade partilhada com o transporte público convencional.

MENSAGEM CHAVE

“Esta é a hora de agir! A mobilidade rural precisa de mais atenção, pois é crítica para a sustentabilidade geral das zonas rurais”

De que forma as políticas europeias devem ser melhoradas?

A mobilidade rural precisa de um forte apoio político. Embora alguns Estados-Membros tenham estabelecido um enquadramento específico para a mobilidade rural, em geral, tanto a nível europeu como a nível dos Estados-Membros, faltam políticas relevantes e planos de intervenção relacionados que visem mobilidade rural.

A UE poderá desempenhar um papel importante, incentivando os Estados-Membros a formular uma política para a mobilidade em zonas rurais, com o objetivo de obter melhores resultados em matéria de mobilidade rural. Caberia a cada Estado-Membro identificar o caminho mais adequado para definir e alcançar os objetivos e metas estabelecidos.



A UE poderá também facilitar a adoção e as iniciativas de envolvimento dos Estados-Membros no enquadramento da mobilidade rural, tal como o faz para outros setores e outros domínios da mobilidade e transportes (mobilidade urbana sustentável, sistemas de transporte inteligentes, etc.).

Poderia preparar orientações e diretrizes específicas, se/onde necessário, em relação à mobilidade partilhada e transporte público em áreas ou regiões rurais.

Recomendações:

1

A UE deve encorajar os Estados-Membros a desenvolver e adotar políticas para a mobilidade rural com objetivos e metas específicos, e a desenvolver um plano de implementação e financiamento. A UE estabelece apenas a obrigação e o quadro geral; cada Estado-Membro desenvolve a política e os planos conforme melhor se adequa ao seu território.

2

Tendo em conta as limitações atuais em matéria de competência e experiência neste domínio, é necessário um esforço europeu em termos de orientação, metodologia, ferramentas e know-how. Além disso, para facilitar a aceitação e reduzir os erros, é importante divulgar os resultados que surgem da implementação.

3

Facilitar mecanismos financeiros adequados a nível europeu para a implantação de serviços de mobilidade rural como parte do sistema global de transportes. Poderiam ser definidas diferentes abordagens ou vias a nível da UE para convidar os Estados-Membros a financiar a oferta de mobilidade rural (como serviços partilhados ou convencionais).

4

O financiamento de programas de demonstração dedicados a serviços de mobilidade rural pode ser usado como um instrumento importante para implementar o conceito de Smart Village. Tal garantiria um apoio europeu à mobilidade rural, semelhante ao apoio recebido pela mobilidade urbana nas últimas décadas.

5

Boas práticas inspiram. A partilha de resultados de iniciativas bem-sucedidas pode ser a chave para obter apoio político e desbloquear formas de financiamento.

O que pode ser feito a nível nacional?

Em muitos Estados-Membros europeus, o planeamento da mobilidade nas zonas rurais não tem um enquadramento específico a nível nacional. Normalmente é generalizado sob diferentes estruturas de planeamento nacional, que podem não abordar suficientemente problemas específicos. As dificuldades de coordenação dos serviços de transporte rural que atendem a diferentes grupos-alvo podem agravar os problemas de exclusão social.

Um quadro regulamentar específico e focado para a mobilidade e os serviços de transporte rurais é essencial. Tal estrutura deve ter metas claras e bem definidas. A estrutura também deve prever as formas atuais e emergentes de mobilidade rural partilhada.

Recomendações:

1

São necessários uma política e uma estrutura de planeamento para a mobilidade rural a nível nacional; esta deve apoiar especificamente a conceção da mobilidade nas zonas rurais. Tal estrutura proporcionaria a oportunidade de definir metas nacionais, atribuir responsabilidades específicas e desenvolver o mecanismo financeiro necessário para atingir os níveis de mobilidade exigidos.

2

O desenvolvimento de um quadro político específico para a mobilidade rural garante consistência em todo o país, sendo particularmente importante na redução das disparidades regionais para os Estados-Membros com um alto nível de autonomia regional (por exemplo, Bélgica, Alemanha, Espanha).

3

O aumento da coordenação e integração dos serviços de mobilidade nas áreas rurais pode levar a benefícios significativos. A existência de organismos nacionais que coordenam os serviços de mobilidade rural em áreas específicas representa uma oportunidade para prestar serviços integrados que melhor respondam às necessidades das comunidades e reduzam a sobreposição de atividades ou responsabilidades na otimização de fundos e recursos.

4

As autoridades nacionais podem ser mais ativas na atualização do atual enquadramento regulamentar, para proporcionar melhor mobilidade rural em diferentes formas, incluindo serviços emergentes de partilha de boleias. As autoridades nacionais podem fornecer apoio financeiro para desenvolver e operar os serviços e criar o contexto para uma maior coordenação e integração dos serviços específicos de mobilidade partilhada com a rede de transportes públicos convencionais.

O que pode ser feito a nível local / regional?

As comunidades locais sabem melhor do que ninguém que tipo de transporte precisam; espera-se que as comunidades elaborem e implementem de forma proativa esquemas de mobilidade rural específicos que atendam melhor às suas necessidades particulares. Este poderá ser um processo tranquilo, desde que existam recomendações europeias e nacionais disponíveis, quadros de política e planeamento estabelecidos e fontes de financiamento adequadas e fiáveis.

Os esquemas de mobilidade rural devem ser desenvolvidos com uma “mentalidade rural”. As práticas urbanas estabelecidas podem não ser necessariamente bem-sucedidas num ambiente rural. Portanto, a transferência de quaisquer boas práticas de quaisquer outros esquemas de sucesso é encorajada.

Recomendações:

1

A revitalização das redes de autocarros rurais convencionais pode ser alcançada se os serviços forem redesenhados com base num melhor conhecimento das necessidades dos utilizadores. A espiral de declínio destes serviços pode ser interrompida e revertida, aumentando ainda mais a fiabilidade da viagem e o conforto do passageiro.

2

Os diferentes serviços de transporte flexível, incluindo a mobilidade partilhada, são soluções que podem melhorar o leque de possibilidades de deslocação para as pessoas nas zonas rurais. Isto pode ser alcançado tanto pela complementação das redes de transporte público existentes, como é o caso da mobilidade partilhada, como pelo fornecimento de alternativas financeiramente mais eficientes aos serviços convencionais em autocarro, como é o caso do DRT.

3

A escala geográfica e a agregação de recursos representam uma boa oportunidade para as autoridades locais usarem os seus meios financeiros e humanos em conjunto e cooperarem para a disponibilização de uma oferta coordenada de mobilidade e transporte à comunidade. Isto é muito útil quando estes serviços não poderiam ter sido desenvolvidos por autoridades de forma individual.

4

A união de forças e sistemas de financiamento podem ajudar a dar resposta a necessidades fundamentais de mobilidade, garantindo recursos financeiros suficientes, juntamente com o potencial de explorar canais de marketing adicionais. Tal esforço conjunto pode ser realizado entre a autoridade de transportes e outros departamentos públicos (serviços sociais, saúde, educação) que têm responsabilidades relacionadas com a mobilidade.

5

As soluções de TIC permitem a recolha de dados, monitorização dos níveis de serviço, planeamento de viagens intermodais, pagamento integrado, informações em tempo real e avaliação de indicadores-chave de serviço. Embora as soluções de TIC avançadas não possam garantir por si só o sucesso das soluções de mobilidade convencionais ou partilhadas, a introdução de ferramentas, plataformas e aplicações de TIC pode apoiar a dimensão operacional e melhorar os níveis de desempenho. Estas também podem facilitar a coordenação entre diferentes serviços e a integração com a rede de transporte público e com outros esquemas de mobilidade rural partilhada.



Dada a diversidade de experiências rurais nos Estados-Membros da UE, é evidente que não existe uma solução mágica que resolva os problemas de mobilidade rural e é por isso que precisamos que todas as partes interessadas se unam para compreender como melhorar e desenvolver uma nova visão para a mobilidade rural.

É necessário pensar de forma diferente o desenvolvimento da mobilidade rural relativamente à mobilidade urbana. Neste contexto, o networking é um dos principais componentes do projeto SMARTA. O objetivo das atividades de networking SMARTA é envolver ativamente as partes interessadas mais relevantes no domínio da mobilidade rural. Políticos, operadores de transporte público, diferentes fornecedores de serviços ou produtos de mobilidade devem unir-se para perceber como se desenvolve uma nova visão para a mobilidade rural. O SMARTA originou uma rede de partes interessadas que começou a discutir as principais questões que poderão contribuir para moldar a construção de uma nova visão europeia para a mobilidade rural.

O evento⁹ **“Time to Rethink Rural Mobility”**, organizado pelo consórcio SMARTA em Bruxelas a 30 a 31 de janeiro de 2019, definiu o cenário para discussão. Durante o evento foram discutidos os elementos que impulsionam as iniciativas de mobilidade rural de sucesso, que vão desde aspetos sociais, políticos, de financiamento até soluções de TIC.

Esteve presente no evento um vasto leque de partes interessadas e instituições: Comissão Europeia (DG MOVE, DG AGRI, DG REGIO), Parlamento Europeu, Rede Europeia de Desenvolvimento Rural (ENRD), Comité das Regiões Europeu (CR), CRPM - Conferência de Regiões Marítimas Periféricas, Rede POLIS, ERTICO - ITS Europe/MaaS Alliance, prestadores de serviços (Taxistop, Autodelen, Newbility, Mobility Carsharing), agências de mobilidade e agências regionais.

Os participantes focaram-se nas possíveis mudanças que afetarão positivamente o estado da mobilidade rural. O consenso foi que existe uma necessidade real de definir uma visão para o meio rural, para discutir o futuro da população rural e das funções do meio rural. Se a visão puder ser consensualizada, ela poderá conduzir a ação política e desbloquear programas e alocação de recursos. Esta é a única abordagem que poderá trazer os benefícios de longo prazo do transporte partilhado e sustentável para as comunidades rurais. A principal conclusão acordada por todos os participantes é que o momento de agir pela mobilidade rural é agora.

⁹ Saiba mais sobre as atividades de networking do projeto SMARTA: <https://ruralsharedmobility.eu/workshops>.



Para obter mais informações e evidências relevantes para apoiar a mobilidade rural partilhada, visite o site do projeto SMARTA

www.ruralsharedmobility.eu

e examineem profundidade os resultados do projeto até agora:

Um conjunto completo de Insight Papers (IPs), desenvolvido para cada um dos Estados-Membros da UE-28, além de um conjunto de países vizinhos (Albânia, Macedônia, Moldávia, Noruega) e países não europeus de referência (Canadá, Austrália).

<https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

32 Boas Práticas (GPs) cobrindo diferentes tipos de mobilidade pública e partilhada e apresentando uma variada gama de informações (esquema de transporte, grupos-alvo, financiamento/incentivo, envolvimento da comunidade/autoridade local, etc.), foram analisadas e reportadas utilizando um layout comum.

<https://ruralsharedmobility.eu/good-practices/>

Relatório do primeiro Workshop SMARTA - “Time to Rethink Rural Mobility” realizado em Bruxelas em 30-31 de janeiro de 2019.

<https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Workshop-report.pdf>

Relatório SMARTA de boas práticas.

<https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/12/Smarta-Report-on-rural-good-practices-web-version.pdf>

O SMARTA Evaluation Framework que visa orientar os sites piloto SMARTA2 no desenvolvimento do processo de avaliação das medidas a serem implementadas durante o período de 2019-2020.

<https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Evaluation-Framework-1.pdf>

Os recursos, percepções e informações mais relevantes de projetos semelhantes.

<https://ruralsharedmobility.eu/resources/>





ENVOLVA-SE!

Junte-se à nossa rede de stakeholders!

O consórcio SMARTA gostaria de convidá-lo a nomear um representante de sua Organização ou Projeto interessado em mobilidade rural para integrar a Rede de Stakeholders.

Caso esteja interessado nas atividades e resultados do projeto SMARTA, fazer parte da rede lhe dará acesso ao conhecimento acumulado, aos resultados e recomendações decorrentes das principais atividades do projeto, mantê-lo-á informado sobre workshops e eventos organizados para o âmbito do projeto e dar-lhe a oportunidade de interagir com as partes interessadas no campo da mobilidade rural. É também uma oportunidade para ouvi-lo e incorporar seus pontos de vista e descobertas em nosso trabalho.

VAMOS MANTER-NOS EM CONTACTO!

www.ruralsharedmobility.eu
info@ruralsharedmobility.eu

Para mais informações, entre em contato com os coordenadores do projeto na MemEx:

Giorgio Ambrosino - giorgio.ambrosino@memexitaly.it

Brendan Finn - brendan.finn@memexitaly.it

Andrea Lorenzini - andrea.lorenzini@memexitaly.it

Ou os gestores de comunicação do projeto na EIP:

Lucia Cristea - lucia.cristea@eiproject.eu







SMARTA
smart rural transport areas