SMARTA
smart rural transport areas

A Mobilidade rural é importante

Lições do SMARTA

Este projeto é cofinanciado pela União Europeia

SMARTA

Mobilidade partilhada sustentável interligada com transportes públicos nas zonas rurais europeias (desenvolver o conceito de “SMArt Rural Transport Areas”)

A mobilidade rural é importante: Lições do SMARTA

Edição e design:
European Integrated Projects

Autores:
Consórcio SMARTA
MemEx (chefe de fila), Vectos GmbH, The University Court da Universidade def Aberdeen, Transport & Mobility Leuven NV e European Integrated Projects

Tradução para Português por:
Pedro Gomes, Carlos Sousa
AGENEAL, Agência Municipal de Energia de Almada

Progetto SMARTA all'indirizzo:
www.ruralsharedmobility.eu

As informações e opiniões apresentadas neste relatório são da responsabilidade do(s) autor(es) 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 seu nome podem ser responsabilizados pelo uso que possa ser feito das informações nele contidas.

SMARTA
smart rural transport areas

A Mobilidade rural é importante

Lições do SMARTA

Mobilidade partilhada sustentável interligada com transportes públicos nas zonas rurais europeias (desenvolver o conceito de “SMArt Rural Transport Areas”)

Este projeto é cofinanciado pela União Europeia

O PROJETO SMARTA EM RESUMO

O projeto SMARTA tem sido uma das iniciativas mais interessantes da União Europeia para a mobilidade rural. O projeto procurou compreender o papel, a relevância e o potencial dos serviços de transporte por chamada e partilhados, integrados com os transportes públicos, nas zonas rurais europeias.

No que se foca o SMARTA?

O projeto SMARTA centrou-se na mobilidade rural e, em particular, na mobilidade rural partilhada. Os serviços de transporte público rural na Europa estão sob pressão, devido a uma combinação de fatores incluindo medidas de austeridade, mudanças demográficas e infraestruturas com conectividade deficiente.

A ausência de serviços de mobilidade diversificados em áreas rurais conduziu a que estas zonas se tenham tornado altamente dependentes do automóvel. O resultado inevitável é que aqueles que não têm carros dependem da boleia de terceiros, o que significa muitas vezes uma reduzida possibilidade de participação ativa na sociedade. Desde o seu início em 2018, o projeto SMARTA tem-se concentrado analisar as políticas e soluções de mobilidade existentes nas áreas rurais europeias e explorar maneiras de apoiar a mobilidade partilhada sustentável, interligada com os transportes públicos.

A AMBIÇÃO DO SMARTA

O projeto tem como objetivo fornecer orientações fiáveis a responsáveis políticos, autoridades locais e outros profissionais com vista a desenvolver políticas adequadas e soluções operacionais eficientes para a mobilidade rural. Isto permitir-lhes-ia:

- Desenvolver uma nova visão para a mobilidade rural a nível nacional, regional e local;
- Definir metas específicas e mensuráveis para a mobilidade rural;
- Trabalhar num quadro de avaliação dedicado à mobilidade rural;
- Atribuir responsabilidades e obrigações específicas para o cumprimento das metas de mobilidade rural identificadas.

FLUXOS DAS ATIVIDADES DO SMARTA

Uma análise da mobilidade rural a nível da UE

O SMARTA providenciou a oportunidade para uma análise abrangente dos desafios da mobilidade em áreas rurais, incluindo o mercado e o contexto político em todos os países da UE-28 (além de alguns estados do EEE, América do Norte e Austrália). O consórcio do projeto traçou para cada país o quadro (institucional, regulador, organizacional, financeiro, etc.) no qual se encontram os serviços de mobilidade partilhada em áreas rurais e as políticas relacionadas (a nível nacional ou regional). Isto permite mapear fatualmente a situação atual, algo que antes não tinha sido feito.

Melhorar o conhecimento sobre mobilidade rural sustentável

Foi feita investigação com vista à identificação de boas práticas atuais e emergentes, e avaliado o seu nível de inovação. Paralelamente, o SMARTA envolveu um conjunto de locais piloto que implementaram soluções de mobilidade rural partilhada. As atividades piloto proporcionam a oportunidade de examinar a eficácia, eficiência, impactos e perspectivas futuras de algo novo, melhorado ou ampliado. O objetivo era obter um entendimento profundo sobre as principais descobertas, lições aprendidas e questões de transferibilidade de diferentes soluções de mobilidade.

Sensibilizar para a mobilidade rural

Uma das principais atividades do SMARTA consistiu no envolvimento das partes interessadas relevantes no domínio da mobilidade rural. Foram desenvolvidas ligações positivas com outros projetos relacionados com a mobilidade e acessibilidade rural, bem como com iniciativas ou organizações relevantes. A rede de partes interessadas SMARTA foi fundamental para garantir a validação das atividades do projeto, para assegurar uma aceitação generalizada das conclusões obtidas e para aumentar a consciência sobre as questões de mobilidade rural. Para além disso, foram desenvolvidos vários instrumentos de divulgação e comunicação incluindo folhetos, brochuras, um site rico em conteúdos e redes sociais muito ativas.

ETAPAS DO PROJETO SMARTA

É HORA DE REPENSAR A MOBILIDADE RURAL

- ✔ Identificar o (s) problema (s) de mobilidade rural (s);
- ✔ Compreender as estruturas e políticas existentes;
- ✔ Estabelecer uma rede de partes interessadas na mobilidade rural de toda a Europa.

É HORA DE AGIR PELA MOBILIDADE RURAL

- ✔ Mapeamento das soluções existentes e a sua componente de inovação;
- ✔ Estudar exemplos de boas práticas e compreender o que os torna bem-sucedidos;
- ✔ Seleção de locais piloto, para monitorizar e testar soluções de mobilidade rural partilhada;
- ✔ Colaborar de perto com as partes interessadas de toda a Europa na compreensão da viabilidade das soluções.

A MOBILIDADE RURAL É IMPORTANTE

- ✔ Avaliação dos resultados da implementação das soluções de mobilidade partilhada nos locais piloto;
- ✔ Avaliar as necessidades das partes interessadas na implementação de uma política abrangente que cubra todas as áreas rurais europeias;
- ✔ Formulação de recomendações de política.

01

É HORA DE RE PENSAR A MOBILIDADE RURAL

"O Acordo Verde Europeu é uma oportunidade para remodelar todo o sistema de transportes, para torná-lo seguro, sustentável, económico e acessível a todos. E isso significa uma nova visão para as áreas rurais."[1] **Ciaran Cuffe (Comissão de Transportes e Turismo, Parlamento Europeu)**

[1] A citação é da intervenção de Ciaran Cuffe durante a Conferência Final do SMARTA, dezembro de 2020. Pode assistir à gravação da conferência neste link: https://bit.ly/3bZVUEo

É importante abordar a opinião generalizada de que nas áreas rurais todos têm um carro. Isto não é verdade, certamente. Muitas pessoas não podem conduzir devido à idade, condição física ou custos. Quando o(s) automóveis de uma família estão a ser usados, o outros membros da família não têm acesso a eles. As famílias e os indivíduos de baixos recursos podem não dispor de carro. Na ausência de bons transportes públicos ou serviços de mobilidade partilhada, muitas pessoas não conseguem deslocar-se. Essa grave lacuna limita a sua participação na sociedade, o seu potencial de obter rendimentos e a sua contribuição para a economia. Além do custo humano, muitos irão inevitavelmente partir, colocando ainda mais pressão sobre as restantes infraestruturas de mobilidade numa aldeia ou área rural.

A etapa É tempo de repensar a mobilidade rural do projeto SMARTA teve como objetivo identificar os desafios específicos da mobilidade rural e compreender o enquadramento atual das políticas rurais nos países da UE.

SURGE UMA SÉRIE DE CONSIDERAÇÕES:

O problema da mobilidade rural não é um, mas vários. Foram identificadas diferentes questões que abrangem o fornecimento de transportes: acesso e conectividade limitados, distâncias mais longas, falta de transportes públicos e/ou alternativas ao automóvel particular e falta de financiamento para sistemas de mobilidade. Os padrões específicos de uso do solo rural (expansão urbana, dispersão territorial, falta de planeamento e ordenamento adequados para estas áreas) são um fator importante que leva a um alto grau de dependência de automóveis nas populações rurais e, juntamente com a deficiente infraestrutura e a falta de transportes públicos, conduzem a uma acessibilidade e conectividade limitadas. A falta de acessibilidade traduz-se em falta de acesso (físico) a todos os tipos de serviços. Estes serviços são vistos como muito mais amplos do que os serviços de mobilidade e abrangem serviços públicos como correios e serviços de saúde mas também lojas, mercearias, farmácias, barbearias, restaurantes e outros.

Existem diferenças reais entre as diversas zonas rurais e regiões dos vários Estados-Membros. Em alguns locais, as áreas rurais podem ser caracterizadas pela presença de pessoas de altos rendimentos, enquanto que em outras áreas rurais pode haver uma grande presença de famílias pobres. As regiões montanhosas são muito diferentes das áreas costeiras. Para algumas áreas, é o próprio isolamento absoluto que é a causa do problema. Em outras, existem desafios topográficos, a necessidade de conservação ou problemas de sazonalidade, por ex. devido ao turismo. Esta diversidade dificulta o funcionamento de um modelo aplicável a todas as áreas.

Todos os residentes das zonas rurais são afetados, direta ou indiretamente, pelos déficits de mobilidade rural. Mas há uma série de classes vulneráveis que são mais afetadas: idosos, pessoas com deficiência, famílias de baixos rendimentos ou desempregados, famílias monoparentais, adolescentes, imigrantes, recém-chegados, pessoas que enfrentam uma crise repentina.

Os déficits de mobilidade rural inibem outras estratégias para estas áreas e regiões. Os principais elementos que são inibidos pela falta de mobilidade rural são certamente a qualidade de vida e o desenvolvimento (económico) da sociedade e das comunidades locais. As estratégias de outros setores (por exemplo, serviços sociais e de saúde) ignoram muitas vezes a necessidade de transportes, o que pode limitar a sua eficácia se os que existem não forem suficientes. As empresas precisam de ter opções de transporte disponíveis para atrair potenciais trabalhadores. O uso excessivo do automóvel nas áreas rurais resulta no desaparecimento de serviços, uma vez que a mobilidade automóvel permite que as pessoas utilizem serviços que estão relativamente distantes.

Não existe na maioria dos Estados-Membros da UE-28 um enquadramento político para a mobilidade rural, que reconheça as suas especificidades e se destine à mobilidade em zonas rurais. Em países ou regiões onde as estruturas institucionais, regulatórias e financeiras estão bem desenvolvidas, estes enquadramentos tendem a ser mais focados nas áreas urbanas e a priorizar grandes projetos de infraestruturas e projetos urbanos ao invés do transporte rural.

O enquadramento legislativo inibe frequentemente a inovação na mobilidade rural, ao invés de apoiar iniciativas locais e capacitar as comunidades locais para a mudança e encontrar soluções. Por exemplo, a forma como o transporte público é regulamentado em muitos países exclui soluções partilhadas ou serviços a pedido.

A NECESSIDADE DE UMA NOVA VISÃO

O mapeamento das estruturas e práticas existentes em todos os países da UE-28 resultou na necessidade de repensar a mobilidade rural. Há uma necessidade clara de uma nova visão e um novo enquadramento para as políticas de mobilidade rural, a fim de a melhorar e trazer benefícios de longo prazo.

Idealmente deverão ser implementadas mudanças no enquadramento de política ao mais alto nível, de forma a obter um impacto significativo e, para isso, é necessário que essas mudanças sejam politicamente atraentes, uma vez que os políticos necessitam de vislumbrar os benefícios de forma a que se envolvam.

A mobilidade rural deve ser priorizada para permitir que as iniciativas ocorram; isto providenciaria orientação e motivação a nível nacional e local, sendo a implementação tratada a nível nacional ou subnacional.

MENSAGEM CHAVE:

É evidente a necessidade de uma nova visão e de um novo enquadramento para as políticas de mobilidade rural.

Pode ler a primeira brochira do projeto SMARTA com uma descrição detalhada dos principais resultados da primeira fase do projeto

https://bit.ly/30V84Im

02

É HORA DE AGIR PELA MOBILIDADE RURAL

"O SMARTA ajudou-nos a fortalecer o nosso conhecimento, ou a desenvolver novos conhecimentos, dado que necessitamos de compreender de que formas poderemos fornecer serviços eficazes de mobilidade em áreas rurais. E o projeto demonstrou esquemas de mobilidade bem-sucedidos. [...] Também nos ajudou a obter uma melhor visão sobre os atuais enquadramentos de politica regional e nacional."[2]
Isabelle Vandoorne (DG MOVE, Comissão Europeia)

[2] A citação é da intervenção de Isabelle Vandoorne durante a Conferência Final do SMARTA, dezembro de 2020. Pode assistir a gravação da conferência neste link: https://bit.ly/38WKWh8

O projeto SMARTA propôs-se aumentar o nível de conhecimento acerca da mobilidade rural sustentável, identificando e avaliando soluções de mobilidade partilhada implementada ou em implementação nas áreas rurais em toda a Europa, analisando os facilitadores e as barreiras à adoção generalizada de soluções de mobilidade rural partilhada, bem como avaliando o potencial de transferibilidade destas soluções. ***Um número significativo de Boas Práticas foi identificado****, cobrindo diferentes países na Europa e mais além, conforme mostrado na figura abaixo.*

Figura 1: Mapa de boas práticas e iniciativas do SMARTA

DIVERSIDADE NAS SOLUÇÕES DE MOBILIDADE

O transporte convencional em autocarro, com percursos fixos, é a única forma de oferecer soluções de transporte para a população rural?

A quantidade de boas práticas identificadas demonstra que existe uma grande diversidade de soluções e formas de prestação de serviços de transporte público, contextualmente ajustadas às especificidades dos territórios e às necessidades dos residentes. Serviços de transporte flexível com miniautocarros, serviços a pedido "porta-a-porta" com paragens "virtuais", táxis partilhados e car pooling são apenas uma parte das muitas soluções que podem melhorar a mobilidade das pessoas nas áreas rurais.[3]

Um serviço de mobilidade normalmente consiste no serviço "físico" mais a oferta de serviços "virtuais" que facilitam o acesso aos mesmos. Os serviços físicos podem ser classificados em: transporte público convencional, transporte flexível e serviços partilhados (partilha de boleias ou partilha de veículos). A figura abaixo agrupa estes serviços. Os serviços virtuais podem incluir plataformas para a reserva e marcação, informações sobre serviços de viagens, emissão de bilhetes (Serviços B2C) e serviços de back-office, como monitoração, planeamento, acompanhamento e rastreamento, etc.

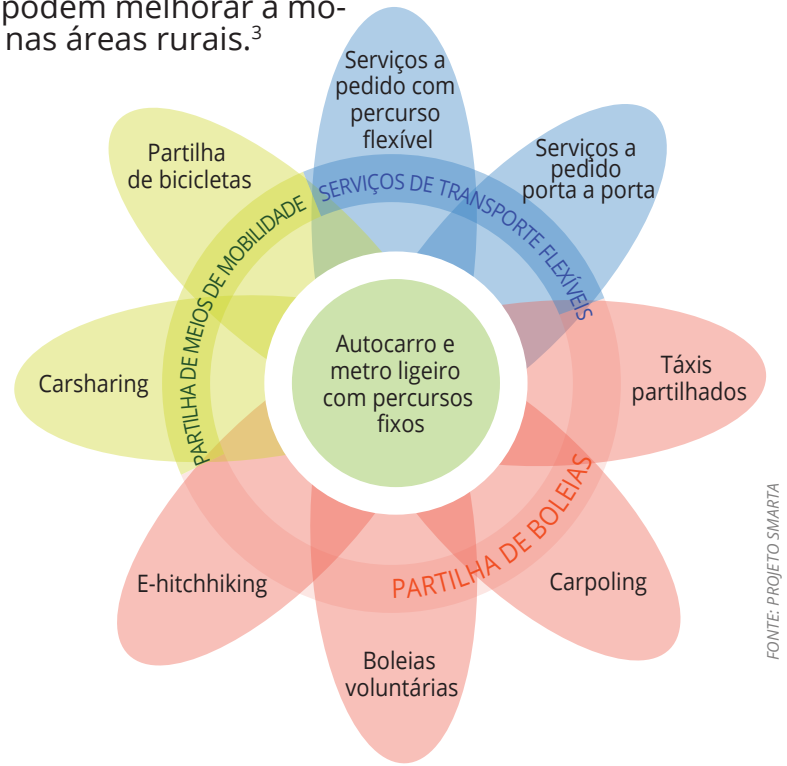


Figura 2: Diversidade de serviços de mobilidade rural partilhada identificados

[3] Esta brochura apresenta apenas algumas das soluções identificadas e pesquisadas, a título de exemplo. Todo o registo de boas práticas pode ser consultado aqui: https://bit.ly/3ltW4XM e as descrições dos demonstradores SMARTA ou SMARTA 2 aqui: https://bit.ly/30W09un

SERVIÇOS DE TRANSPORTE FLEXÍVEL

Serviços de Transporte a Pedido (DRT) são serviços programados para recolher passageiros de acordo com as reais necessidades dos mesmos. Pode assumir a forma de rotas flexíveis ou porta-a-porta. Este tipo de serviços são soluções intermédias de transporte que abrangem a amplitude entre o táxi e o transporte público.

Nas últimas duas décadas, houve diversas implementações de DRTs em áreas rurais, de diferentes tipos e em diferentes contextos. Isso indica que o DRT pode ser o modelo principal para a mobilidade rural partilhada, especialmente se for bem coordenado com a rede regular de transporte público que serve cidades e corredores interurbanos.

A capacidade do DRT em fornecer serviços de transporte eficientes e acessíveis foi amplamente melhorada pelo uso da tecnologia. Por exemplo, as rotas podem ser totalmente dinâmicas e ajustadas em tempo real, com base no tráfego e na procura, graças aos algoritmos avançados do software que garantem a máxima pontualidade em cada viagem. Os serviços também são mais atrativos, principalmente para os jovens, graças à possibilidade de reservar uma viagem via aplicação móvel. E a reserva pode ser feita com até 10 ou 15 minutos de antecedência. Novas estruturas organizacionais e modelos de negócios evoluíram de forma a melhor providenciar estes serviços.

Apesar da sua eficácia em ambientes rurais e do seu potencial elevado, até o momento o DRT não foi amplamente implantado na Europa como um serviço de transporte público complementar. O tipo mais comum de DRT são os serviços dedicados a utilziadores vulneráveis, como idosos e pessoas com deficiência. Estes serviços têm objetivos sociais, em particular o combate à exclusão social, e são muito apreciados pela sua base de utilizadores. No entanto, muitas vezes funcionam como uma “rede de segurança” em vez de procurar fornecer mobilidade abrangente para toda a população nas áreas rurais.

SERVIÇOS A PEDIDO AGREGADOS EM ZONAS DE BAIXA PROCURA NA CATALUNHA, ESPANHA

Os serviços de transporte a pedido agregados foram introduzidos em 2017-2018 nos municípios de Sant Cugat del Vallès e Vallirana, na área circundante da aglomeração de Barcelona. Os serviços cobrem áreas periféricas de baixa procura de ambos os municípios. O serviço é operado por minivans e as paragens de autocarro são usadas para embarque e desembarque.

Estes serviços foram concebidos como substituição de antigos serviços regulares ineficazes e foram implementados com recurso à plataforma tecnológica Shotl, uma plataforma integrada de apoio à gestão de serviços flexíveis e de prestação de serviços importantes a todos os stakeholders (operador TP, autoridade TP, clientes) através de interfaces dedicados. São utilizados algoritmos de aprendizagem automática para a otimização das reservas com base nas solicitações e nas informações de tráfego.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/30ZcxtG

SERVIÇOS DE TÁXI REGIONAL COLABORATIVO - REGIOTAXI, HOLANDA

O Regiotaxi é essencialmente um serviço de táxi regional que opera em várias regiões da Holanda. Este é maioritariamente um serviço porta a porta que recolhe o passageiro num ponto de origem (por exemplo, em casa) e o leva ao seu destino. O sistema não tem paragens ou rotas fixas. Outros passageiros também podem ser recolhidos durante o percurso, o que significa que a Regiotaxi pode cobrar preços mais baixos do que os concorrentes de táxi convencionais.

O Regiotaxi é um acordo colaborativo entre vários municípios que reconhecem que as lacunas nos serviços de transporte público existentes têm efeitos nefastos na mobilidade da população local, incluindo nas áreas rurais. O serviço é pensado principalmente para pessoas com acessibilidade limitada ao transporte público e pessoas com deficiência. Para os municípios, é mais caro do que a prestação de serviços convencionais de transporte em massa.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/3s2em4U

SERVIÇOS DRT QUE ABORDAM A EXCLUSÃO SOCIAL - RING A LINK, IRLANDA

Estabelecida em 2001 como uma organização de base com serviços de transporte local com foco no combate à exclusão social, a Ring a Link opera atualmente serviços DRT diarmente e com regularidade e serviços a pedido, e expandiu a sua área de cobertura. O serviço evoluiu atualmente para uma unidade de coordenação de transportes abrangente com operações em cinco condados irlandeses. Opera diretamente 23 miniautocarros e subcontrata adicionalmente outros 10 miniautocarros por dia. A Ring a Link fornece principalmente serviços DRT baseados em miniautocarro e alguns serviços com percurso fixo. Todos os serviços são para uso geral, mas os serviços DRT necessitam de pré-reserva. Os serviços DRT são programados para corresponder aos serviços com percurso programado/fixo. Alguns dos serviços são projetados como rebatimento para percursos de longa distância.

A visão do Ring a Link adotada em setembro de 2017 afirma: "Aspiramos a fornecer serviços rurais de qualidade que conectem os nossos utilizadores a serviços essenciais, serviços de apoiose pessoas nas suas comunidades. Esforçamo-nos para reduzir o isolamento dos indivíduos nos meios rurais dispersos que servimos, facilitando a participação e a conexão com as comunidades".

Informações detalhadas em: https://bit.ly/310cH3K

DRT INTEGRADO COM TRANSPORTE PÚBLICO CONVENCIONAL - TRANSPORTE A PEDIDO, PORTUGAL

Este serviço DRT é explorado por táxis e integrado com os serviços convencionais de TP de forma a servir uma procura dispersa na região do Médio Tejo, uma zona periférica/rural com pequenas aldeias. O serviço DRT foi introduzido de forma a integrar a oferta convencional da TP e o principal objetivo de fornecer uma solução de transporte viável que respondesse a necessidades não satisfeitas em termos de flexibilidade, cobertura e interligação com os serviços de longa distância e ferroviários; reduzir custos operacionais; e otimizá-los entre as diferentes áreas servidas/modalidades operadas. Os serviços flexíveis funcionam como serviços de rebatimento para autocarro e ferrovia de longa distância.

Uma característica altamente relevante apresentada por esta boa prática consiste na gestão de diferentes tipologias de serviço/áreas servidas através de uma central de reservas comum (centralizada), uma solução que otimiza os custos operacionais. O serviço é gerido pela Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, uma associação de autarquias locais e autoridades públicas, e operado por um conjunto de cerca de 30 operadores de táxi.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/30ZLUVq

SOLUÇÕES DE MOBILIDADE PARTILHADA

Os serviços de mobilidade partilhada incluem a partilha de boleias (por exemplo, carpooling ou e-hitchhiking) e serviços de partilha de meios (por exemplo, bicicletas ou automóveis). A partilha de boleias permite agregar a procura de forma a partilhar várias boleias no mesmo veículo (por exemplo, carpooling) e/ou usar o mesmo serviço (por exemplo, táxi) para transportar um passageiro juntamente com outros. Os serviços de partilha de meios permitem que o viajante utilize um meio de transporte específico (bicicleta, carro, e-scooter, etc.) do qual não seja proprietário; ainda assim, os utilizadores devem estar registrados.

A mobilidade partilhada pode ser uma parte essencial do conjunto de soluções para lidar com as questões de mobilidade em ambientes rurais, onde o transporte público convencional luta para dar resposta às reais necessidades dos passageiros e onde as pessoas são altamente dependentes do automóvel particular. Pode agregar passageiros para viagens mais eficientes, ao mesmo tempo que aumenta as opções de mobilidade das pessoas. Pode permitir que as famílias reduzam o número de carros que possuem, melhorando assim as condições para famílias de classe baixa e média. Existe também um aspecto mais amplo a considerar, importante do ponto de vista global: a mobilidade partilhada é essencial para garantir uma mobilidade sustentável.

BÜRGERBUSESES EM BADEN-WÜRTTEMBERG, ALEMANHA

Bürgerbus é um modelo de transporte de base comunitária que opera em diferentes áreas da Alemanha. Cada implementação é organizada localmente e adaptada às necessidades específicas da região. É mais amplamente usado em Baden-Württemberg, Baixa Saxónia e Renânia do Norte- Vestfália. Complementa os serviços de transporte público convencional, oferecendo soluções de mobilidade partilhada nas áreas rurais e remotas que dispõem de um serviço de transporte público esparso ou inexistente. Os Bürgerbuses são sustentados financeiramente por uma combinação de financiamento estatal e privado.

Os recursos humanos envolvidos na operação do serviço (motoristas, back office, etc.) são voluntários. Graças à participação voluntária dos cidadãos, os gastos com pessoal, que costumam representar pelo menos 60% das despesas operacionais, são bastante reduzidos. A iniciativa Bürgerbus oferece um serviço de transporte sustentável onde "os cidadãos conduzem outros cidadãos". A utilização de voluntários na condução dos veículos e na realização de parte das tarefas relacionadas com o serviço de transporte é o seu ponto forte.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/3s2F797

BOLEIAS ORGANIZADAS REZO POUCE, FRANÇA

Rezo Pouce é um serviço de boleias organizadas que iniciou em 2009 e está atualmente implantado em cerca de 2.000 municípios em toda a França, cobrindo cerca de 20% das áreas rurais. Demonstra o potencial das comunidades locais de se ajudarem através de um serviço simples e bem organizado de boleias, apoiado pela Associação Rezo Pouce. O Rezo Pouce é usado em todos os tipos de viagens, incluindo viagens por motivo de trabalho ou estudo. O tempo médio de espera é de 6 minutos, estando 50% das viagens disponíveis em menos de cinco minutos e 90% em menos de dez minutos.

Graças a modernos sistemas da informação e a um procedimento de registo simples, o Rezo Pouce evita as desvantagens das boleias tradicionais, ou seja, um sentimento subjetivo de insegurança e incerteza, e reforça as suas vantagens, ou seja, ser um meio de transporte rápido, conveniente e extremamente barato. Para além disso, a organização responsável pelo serviço possui um modelo de governança inovador: uma sociedade cooperativa de interesse coletivo.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/3vFalp7

AGÊNCIA DE MOBILIDADE PARTILHADA EM ELBA, ITÁLIA

A Agência de Mobilidade Partilhada (SUMA-ElbaSharing) encontra-se atualmente em implementação na Ilha de Elba. Grande parte da ilha é rural, com montanhas no lado oeste, planícies no meio e colinas no lado leste. A SUMA permite a gestão de diferentes serviços de boleia integrados com transportes públicos/colectivos, a centralização da informação relativa a TP e outros serviços de mobilidade prestados na Ilha de Elba, a coordenação de diferentes prestadores de serviços (em particular os operadores de bicicleta/scooter/automóvel/aluguer de barcos), e a recolha e gestão de dados sobre mobilidade.

O conceito inovador da SUMA reside no facto de os utilizadores terem um ponto de acesso único a toda a informação sobre a oferta global de mobilidade de forma consistente e eficiente (tipo de serviços, horários, tarifários, modalidades de acesso, marcações, etc.), e o seu papel de mediadora que agrega a procura de mobilidade e coordena os diversos serviços de boleias integrados com transporte público convencional.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/38ZgrHb

INTEGRAÇÃO ENTRE BOLEIAS PARTILHADAS E TRANSPORTE PÚBLICO CONVENCIONAL NA ÁREA METROPOLITANA DE BRASOV, ROMÉNIA

O padrão de mobilidade dos habitantes da Área Metropolitana de Brasov é previsível: a maioria dos cidadãos desloca-se das zonas rurais circundantes para a cidade de Brasov para trabalhar, estudar ou para aceder a serviços de saúde ou atividades de lazer. No entanto, devido à escassez de oferta de transporte público em meio rural, fazem-no com viatura própria. Isto aumentou exponencialmente a pressão sobre a infraestrutura rodoviária e os níveis de tráfego nas estradas que ligam as comunidades rurais ao centro da cidade de Brașov, ao mesmo tempo que fez com que os lugares de estacionamento se tornassem numa mercadoria de elevado valor.

Como um dos projetos de demonstração do SMARTA 2, o objetivo da Área Metropolitana de Brasov é testar soluções de mobilidade especificamente projetadas para comunidades rurais que fazem parte de uma área metropolitana. O foco será no uso de serviços regulares de transporte público em vez do automóvel particular, combinados com alternativas como DRT, carpooling, uso de bicicleta até a interfaces de transporte, etc. Uma solução específica a ser testada envolve o desenvolvimento de uma plataforma/app de carpooling e a sua integração com o transporte público convencional. O carpooling é uma forma sustentável de organizar viagens, garantindo que vários passageiros utilizem o mesmo veículo, reduzindo assim o uso do automóvel.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/38ZZ2hH

Leia o Relatório do SMARTA sobre Boas Práticas Rurais, para uma análise aprofundada das práticas de mobilidade rural identificadas:

https://bit.ly/3vHwCmh

INTEGRAÇÃO COM SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO CONVENCIONAL

A rede de transporte público convencional de autocarro e ferrovia (com percursos e horários fixos) desempenha um papel importante nas áreas rurais. É a espinha dorsal da oferta de mobilidade, sendo uma rede estruturante que conecta vilas, cidades e regiões.

No entanto, não chega a todos os lugares. Muitas aldeias e áreas rurais só são servidas se tiverem a sorte de estar nas rotas por onde estes serviços passam. Os serviços de transporte orientados para vilas e áreas rurais geralmente não são lucrativos. Deste modo, a oferta foi reduzindo gradualmente ao longo do tempo, quer em resposta à redução da atividade nas áreas rurais quer como parte das medidas de austeridade aplicadas nos últimos anos em diversos países.

A resposta pragmática a esta situação é melhorar a conectividade de aldeias e zonas rurais aos interfaces de transportes públicos. Os serviços de mobilidade flexíveis e partilhados podem desempenhar um duplo papel: atender às necessidades locais de mobilidade; e assegurar conexões aos interfaces e às paragens de transportes públicos.

ORGANIZAÇÃO COOPERATIVA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO NAS PROVÍNCIAS DE GRONINGEN E DRENTHE, HOLANDA

As províncias de Groningen e Drenthe e o município de Groningen iniciaram uma cooperação de forma a dar cumprimento, coletivamente, à tarefa de comissionar o transporte público (autocarro). O objectivo da Autoridade de Transportes Públicos que resulta desta cooperação é tornar e manter acessíveis as zonas rurais e urbanas. Além disso, o transporte público deve ser e permanecer acessível para os viajantes e para a autoridade de transportes.

A estratégia de planeamento adotada é baseada numa rede de hubs. atualmente, 55 centros de mobilidade operam nas duas províncias. Esta rede de hubs está acessível num raio de 15 km para todos os utilizadores. Nestes centros de mobilidade são prestados serviços de autocarro frequentes e confiáveis.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/3tD6DKR

TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO PARA A ZONA METROPOLITANA DE ALBA IULIA, ROMÉNIA

O projeto "Smart Move" fornece serviços integrados de transporte público para a área funcional de Alba Iulia, incluindo sete localidades rurais adjacentes. O projeto visa garantir uma melhor ligação rural-urbana através de um serviço de transporte público com um serviço integrado de informação e bilhética, e horários de transporte coordenados.

O projeto utilizou uma nova abordagem para o planeamento de transportes, desenvolvendo uma estrutura de cooperação inovadora, assumindo as responsabilidades de autoridades locais individuais e delegando-as numa associação de autoridades locais. A racionalização das redes rurais e urbanas antes desarticuladas, aliada ao investimento em veículos novos, resultou no aumento de 43% nas viagens realizadas.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/3r1F3Fv

REORGANIZAÇÃO ABRANGENTE DA REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS - MULDENTAL IN FAHRT, ALEMANHA

"Muldental in Fahrt" é um projeto que aumenta drasticamente a oferta de transporte público no antigo distrito de Muldental, a sudeste de Leipzig, no estado alemão da Saxónia. A rede de autocarros foi totalmente reprojetada e revitalizada. A rede é claramente hierarquizada, com linhas principais estruturantes e linhas secundárias de menor dimensão. A frequência e o número de paragens foram aumentados (aumento da frequência dos autocarros com circulações a cada uma ou duas horas; introdução de serviços ao início da manhã, final da noite e fim de semana; 66 novas paragens de autocarro). Além disso, a conexão com a rede ferroviária foi otimizada.

O cuidadoso redesenho resultou numa melhoria impressionante dos serviços de TP: um aumento da oferta de veículos/km em 25%, um aumento de 336 paragens, um aumento do número de utilizadores de TP de 10% em seis meses, com um aumento de 30% no número de alunos e jovens frequentadores do TP no mesmo período.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/2OOk7EQ

PARCERIAS REGIONAIS PARA ÁREAS NÃO SERVIDAS - ALPINE BUS, SUÍÇA

O serviço Alpine Bus visa oferecer transporte público onde não exista oferta pública, que é subsidiada em função do número de habitantes com base em regulamentação nacional. Em algumas áreas rurais, há uma procura dispersa e variável, principalmente gerada pelo turismo e atividades de lazer. O serviço é operado em 16 áreas: todas consistem em áreas rurais montanhosas onde a procura de mobilidade não é financeiramente viável para a oferta de transporte convencional. O Alpine Bus está organizada como uma associação que reúne autoridades públicas e empresas privadas, com um conselho de administração nacional e várias parcerias regionais.

O Alpine Bus é organizado como uma associação de marca nacional que conecta parcerias regionais locais. O serviço é operado pela parceria local e anível nacional a associação fornece know-how e orientação. Os serviços de transporte são financiados por autoridades públicas e patrocinadores privados. O nível de contribuição pública é muito variável (de 10% a 70%), dependendo do serviço e das áreas.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/2P6kcn6

Um aspecto a ser mencionado em relação a esta abundância de esquemas e soluções de mobilidade é que, muitas vezes, o quadro regulamentar não os reconhece como tal. É necessária mais flexibilidade para reconhecer os esquemas de mobilidade partilhada. E quando os serviços mínimos de transporte são regulamentados, tal deve levar em consideração não apenas os serviços convencionais de autocarro, mas também os serviços de mobilidade flexível ou partilhada.

A GOVERNANÇA DOS ASPECTOS DE MOBILIDADE RURAL

A falta de serviços de mobilidade rural resulta frequentemente do fato de as autoridades locais rurais poderem não ter recursos financeiros e humanos suficientes para lançar ou gerir um serviço. A escala geográfica e a agregação de recursos são essenciais para garantir sistemas de mobilidade viáveis que cubram zonas rurais.

A pesquisa realizada no âmbito do SMARTA identificou várias maneiras de o garantir em termos de mobilidade:

- Planeamento e financiamento da mobilidade a nível regional garantindo acessibilidade mínima em toda a região;
- Cooperação entre uma zona urbana principal e as comunidades rurais envolventes de forma a garantir serviços de mobilidade para a toda a zona de operação;
- Cooperação horizontal intercomunal para garantir serviços de mobilidade em todas as áreas envolvidas.

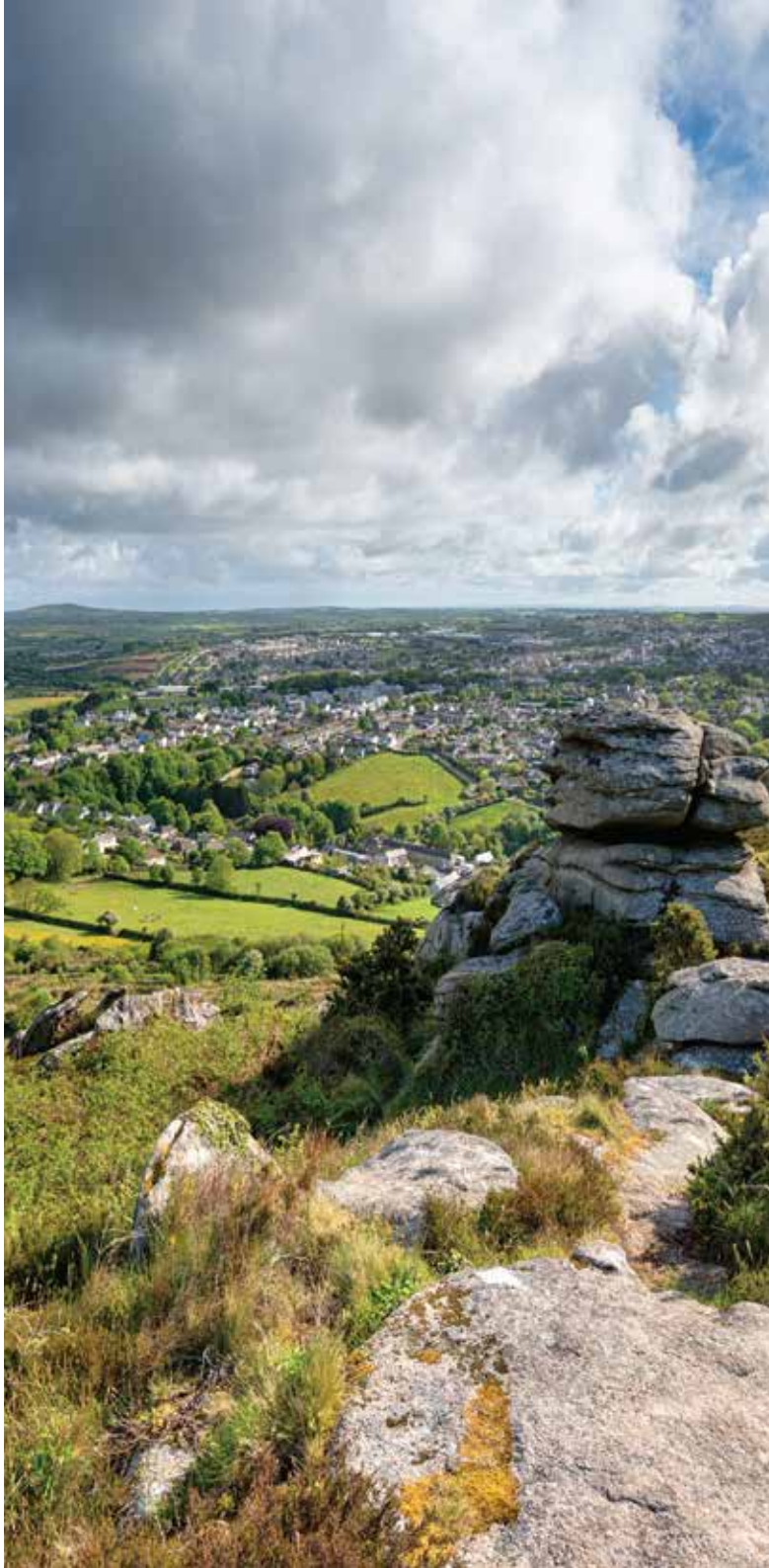
Planeamento e financiamento da mobilidade a nível regional garantindo acessibilidade mínima em toda a região	Este pode ser um processo “top down”. Por exemplo, como resultado do Decreto sobre Acessibilidade Básica adotado recentemente pelo Governo Flamengo, a Flandres foi dividida em quinze regiões de transporte. Um dos pontos principais desta reforma é dar voz às autoridades locais na organização do transporte público na sua própria região. É por isso que, para cada região de transporte, foi criado um Conselho Regional de Transporte para melhorar a cooperação interadministrativa, integrando todas as autarquias locais juntamente com representantes dos vários stakeholders da área da mobilidade. Os Conselhos de cada região de transportes são responsáveis pela organização do sistema de transporte público, incluindo a elaboração de um plano de mobilidade regional e a definição de programas e projetos de mobilidade dentro dos limites deste plano. Isto garante uma cobertura completa do território da Flandres, garantindo acessibilidade básica para todos os seus habitantes.
Cooperação entre um centro urbano principal e as comunidades rurais envolventes de forma a garantir serviços de mobilidade para toda a zona de operação	Em muitos outros casos, os serviços de transporte público são oferecidos de forma integrada na área funcional de um centro urbano principal, incluindo várias comunidades rurais. Este tipo de cooperação vertical permite a transferência de recursos do centro urbano principal através da cooperação intercomunitária, uma vez que todas as partes beneficiam de padrões de transporte pendular e de outras transferências económicas. Por exemplo, através do projeto “Smart Move”, a rede de transporte público em Alba Iulia, Roménia, também cobre sete comunidades rurais vizinhas.
Cooperação intercomunal horizontal para garantir serviços de mobilidade em todas as áreas envolvidas	Em outros casos, a cooperação intercomunal é um processo horizontal “bottom up”, no qual grupos de autoridades locais conjugam os seus recursos para garantir um nível adequado de serviços de transporte. A Autoridade de Transporte Público de Groningen e Drenthe é o resultado de uma colaboração entre as províncias de Groningen e Drenthe e o município de Groningen, com o objetivo de manter as áreas rurais e urbanas acessíveis. A sub-região do Médio Tejo em Portugal inclui cinco cidades de média dimensão (população 20.000–45.000) e cinco cidades de pequena dimensão (população inferior a 15.000) que cooperam entre si para operar um serviço DRT.

O PAPEL DO ENVOLVIMENTO COMUNITÁRIO

O envolvimento da comunidade desempenha um papel significativo em muitos dos esquemas de mobilidade rural que o SMARTA identificou como uma boa prática. Em vários países, as próprias comunidades locais tomaram a iniciativa de resolver os problemas de mobilidade rural, organizando soluções de mobilidade partilhada. Nestas situações, o contexto social desempenha um papel fundamental.

Com efeito, as soluções de mobilidade organizadas a este nível dependem, na maioria dos casos, do espírito comunitário e do grau de envolvimento local. Para serviços em autocarro de base voluntária e serviços locais a pedido, fazer o serviço funcionar não é tanto uma questão técnica; é principalmente uma questão cultural e social convencer as pessoas a usá-lo. No entanto, ainda há muito a fazer para que essas soluções sejam difundidas e reconhecidas a nível nacional. Os atores locais necessitarão de formar invariavelmente algum tipo de parceria na qual possam desenvolver, implementar e manter um sistema.

Dada a escala de adoção deste tipo de soluções, talvez o melhor exemplo seja os Bürgerbuses na Alemanha. O serviço de boleias organizadas Rezo Pouce em França pode também ser introduzido numa determinada área a pedido de uma comunidade local. A Sopotniki, na Eslovénia e o Local Link Donegal, na Irlanda, fornecem exemplos de serviços comunitários direcionados a grupos específicos.



MOBILIDADE PARA IDOSOS VIA SOLIDARIEDADE INTERGERACIONAL - SOPOTNIKI, ESLOVÊNIA

A ONG "Sopotniki" oferece transporte gratuito em automóvel para idosos nas áreas rurais. O serviço é prestado por voluntários e é gratuito para os utilizadores da sua área de influência, que comunicam com antecedência as suas necessidades de mobilidade. Esta prática de solidariedade intergeracional é uma abordagem inovadora para a mobilidade dos idosos nas áreas rurais da Eslovénia, onde faltam opções de transporte público. Fornece uma solução valiosa e eficiente para o isolamento e a mobilidade dos idosos em vilas escassamente povoadas.

Os aspetos organizacionais representam o carácter inovador desta boa prática, onde existe uma ONG privada, co-financiada por fundos públicos municipais, que implementa um importante serviço social para o grupo dos idosos vulneráveis nas zonas rurais.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/310BcOu

SERVIÇOS DE MOBILIDADE FLEXÍVEL DE USO MISTO - LOCAL LINK DONEGAL, IRLANDA

A Local Link Donegal oferece uma combinação de serviços de percurso fixo e DRT para uso geral, serviços de saúde comunitários para acesso a centros de dia, e transporte de casos não urgentes para acesso a serviços de diálise, transporte de pacientes com alta e transferência para os principais hospitais . A parceria entre a Autoridade Nacional de Transporte Irlandesa (NTA) e o Health Service Executive (HSE) significa que são prestados serviços polivalentes e uma maior utilização de veículos e meios.

A Local Link Donegal é uma empresa sem fins lucrativos de propósito específico. Foi originalmente estabelecida para a área de South-West Donegal. A empresa possui um conselho voluntário emanado da comunidade. Em geral, os membros do Conselho são cooptados por várias organizações de voluntariado da comunidade, por pessoas ativas na Rede de Participação Pública (PPN) do condado, etc. Como a área de operação expandiu ao longo do tempo para cobrir todo o condado, a composição do Conselho foi ajustada para garantir uma representatividade equilibrada em todo o condado.

Informações detalhadas em: https://bit.ly/3vHWM8A

Embora existam muitas opções de mobilidade partilhada disponíveis no mercado, elas não estão bem estabelecidas ou amplamente implantadas nas áreas rurais da Europa. Também não estão integradas na oferta de transporte público ou organizadas de forma eficaz e com meios financeiros adequados. Esta situação é tão generalizada em toda a Europa (e também em outros lugares) que é claramente uma questão estrutural.

Existem soluções disponíveis, mas os Estados-Membros não as utilizam, apesar de terem capacidade jurídica, institucional, técnica e financeira para o fazer. O projeto SMARTA mostrou que praticamente todos os Estados-Membros europeus carecem de qualquer política explícita sobre mobilidade rural que combine uma visão com obrigações sobre a prestação de serviços de mobilidade, metas/objetivos específicos, atribuição de responsabilidades ou o papel que os atores locais podem desempenhar. Por um lado, as autoridades competentes, como as agências de transportes e as autoridades regionais, não foram obrigadas a desenvolver sistemas de mobilidade rural nas suas áreas e, em geral, apenas fizeram esforços muito limitados (embora existam excelentes exceções). Por outro lado, não há um enquadramento claro sob o qual os atores locais possam auto-organizar-se com vista a assegurar uma mobilidade abrangente que responda a todas as necessidades das suas comunidades, nem em termos sociais nem comerciais.

03

"Os arranjos organizacionais para a mobilidade rural partilhada precisam de ser fortalecidos." **Comissão Europeia, Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente (2020)**

A MOBILIDADE RURAL É IMPORTANTE

Quando falta mobilidade para uma pessoa ou para uma área, isto traz impactos negativos substanciais sobre os indivíduos, famílias, comunidades, negócios e desenvolvimento rural. A mobilidade é uma questão transversal importante, abordando vários aspectos de nossa vida quotidiana. Com boa mobilidade, uma pessoa tem acesso a empregos, educação, saúde e serviços sociais, atividades de lazer e vida social. Se as pessoas não conseguem deslocar-se até onde precisam ou desejam ir, ou aproveitar as oportunidades, a sua vida fica restringida em menor ou maior grau.

É cada vez mais reconhecido que é uma necessidade essencial cada pessoa ter mobilidade acessível e económica. Também se reconhece que a falta de serviços de mobilidade inibe uma área rural, impactando principalmente os mais desfavorecidos e contribuindo para a desertificação destas áreas. A disponibilidade de transporte é uma questão chave.

A Europa rural cobre mais de 80% do território europeu e compreende cerca de 137 milhões de pessoas. Pouco mais de um quarto da população da UE-28 vive em zonas rurais. Estas áreas dispõem de contextos altamente variados, desde interior metropolitano a aglomerados de pequenas cidades e vilas, zonas rurais ativas e zonas rurais escassamente povoadas.

Nas últimas três décadas, os governos nacionais e locais desenvolveram políticas e programas abrangentes para a mobilidade urbana sustentável, investiram fortemente em infraestruturas e tecnologias de mobilidade e atualmente fornecem apoio financeiro substancial para as operações diárias destes serviços. Na Europa urbanizada, a maioria das pessoas pode escolher como viajar. Em contraste, não houve políticas ou programas comparáveis para a mobilidade rural e serviços de transporte relacionados, pouco investimento em infraestrutura (além de rodovias e ferrovias para movimentos intermunicipais) e apoio financeiro mínimo para a mobilidade rural local.

Muitos destes 137 milhões de habitantes rurais não dispõem de soluções de mobilidade, como transporte público e sistemas de partilha. Os impactos da pandemia COVID-19 no sistema de transportes em geral agravaram ainda mais a situação, reduzindo os serviços de transporte existentes ou a capacidade máxima permitida dos veículos, aumentando ainda mais a dependência do automóvel. Várias formas de mobilidade partilhada tradicional e inovadora, como o carpooling, boleias organizadas e e-hitchhiking, foram restringidas ou interrompidas devido aos requisitos de distanciamento social, reduzindo ainda mais as opções de mobilidade para quem não tem carro.

Em toda a UE, existem deficiências estruturais no enquadramento em que se insere a mobilidade rural partilhada (ou seja, as disposições institucionais e organizacionais, as políticas e prioridades existentes, aspectos financeiros). A questão fundamental está a nível político, que atualmente dá pouca atenção e tem poucos compromissos com a mobilidade rural.

POR QUE DEVERIA A UE AGIR EM ALGO QUE PARECE SER UMA QUESTÃO LOCAL?

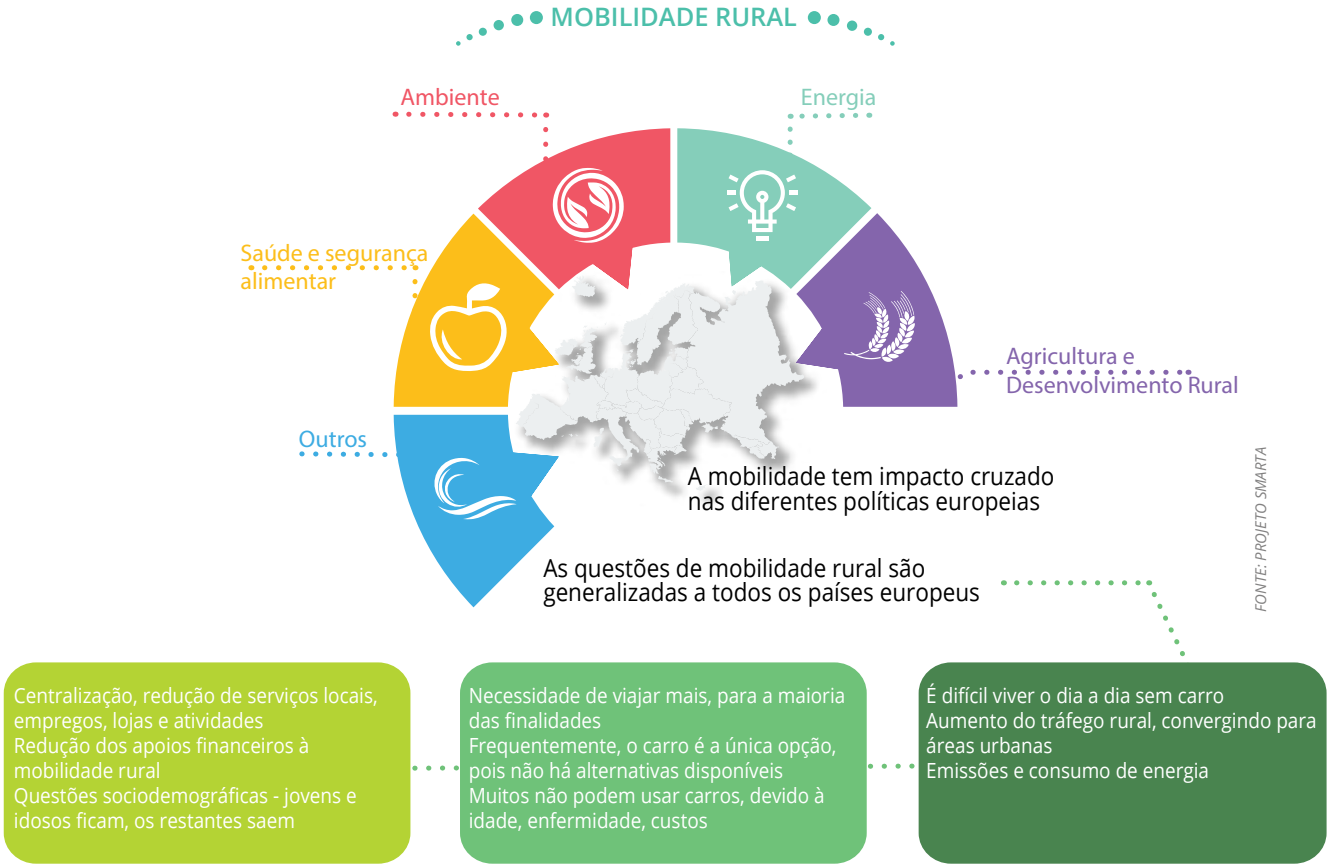


Figura 3: A necessidade de uma intervenção da UE

PORQUE DEVE A EUROPA ATUAR SOBRE A MOBILIDADE RURAL?

Na ausência de políticas orientadoras ou programas estruturados para garantir a mobilidade sustentável, a consequência inevitável é que a mobilidade rural é "resolvida" pelas próprias pessoas, contando quase inteiramente com os meios de transporte pessoais. As pessoas que vivem em áreas rurais são mais propensas a dizer que não há alternativa a usar o automóvel particular: 46%, em comparação com 25% das pessoas que vivem em grandes cidades.[4] A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente lançada recentemente pela Comissão Europeia reconhece que "as comunidades rurais e periurbanas estão mais em risco [de pobreza nos transportes] porque não têm acesso a alternativas ao uso do automóvel."[5] E, de fato, o Acordo Verde Europeu é pensado como uma estratégia de crescimento para a Europa que tem como um dos seus objetivos

MENSAGEM CHAVE:
Oggi la mobilità rurale è caratterizzata da una dipendenza quasi totale dall'auto privata.

PORQUE DEVE A EUROPA ATUAR SOBRE A MOBILIDADE RURAL?

A mobilidade rural deve ser considerada no contexto mais amplo associado ao desenvolvimento e às iniciativas implementadas pelas próprias áreas rurais, assim como a objetivos locais e globais. A mobilidade não é um fim em si mesmo, mas sim um contributo para o desenvolvimento rural e regional, para a valorização da vida, das comunidades e dos negócios nas zonas rurais e para a concretização de objetivos locais e globais, incluindo a descarbonização e o combate às alterações climáticas.

As áreas rurais são economias ativas com uma grande variedade de negócios agrícolas, industriais, extrativos e de lazer, ligados aos seus recursos naturais e às tradições de empreendedorismo destas regiões. Assim, a mobilidade rural pode ser vista como um facilitador ou multiplicador que pode permitir ou melhorar investimentos e resultados e acrescentar valor a outros investimentos. Em muitos casos, o serviço de mobilidade é um componente que agrega valor a outros projetos e políticas económicas, sociais, turísticas ou ambientais.

MENSAGEM CHAVE:
A mobilidade rural pode ser vista como um facilitador ou um multiplicador que pode permitir ou melhorar resultados e aumentar o valor de outros investimentos.

[4] Eurobarómetro especial 495; disponível online: https://bit.ly/3s3bMf1
[5] de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, 2020, p. 207; disponível online: https://bit.ly/3tBFo3h

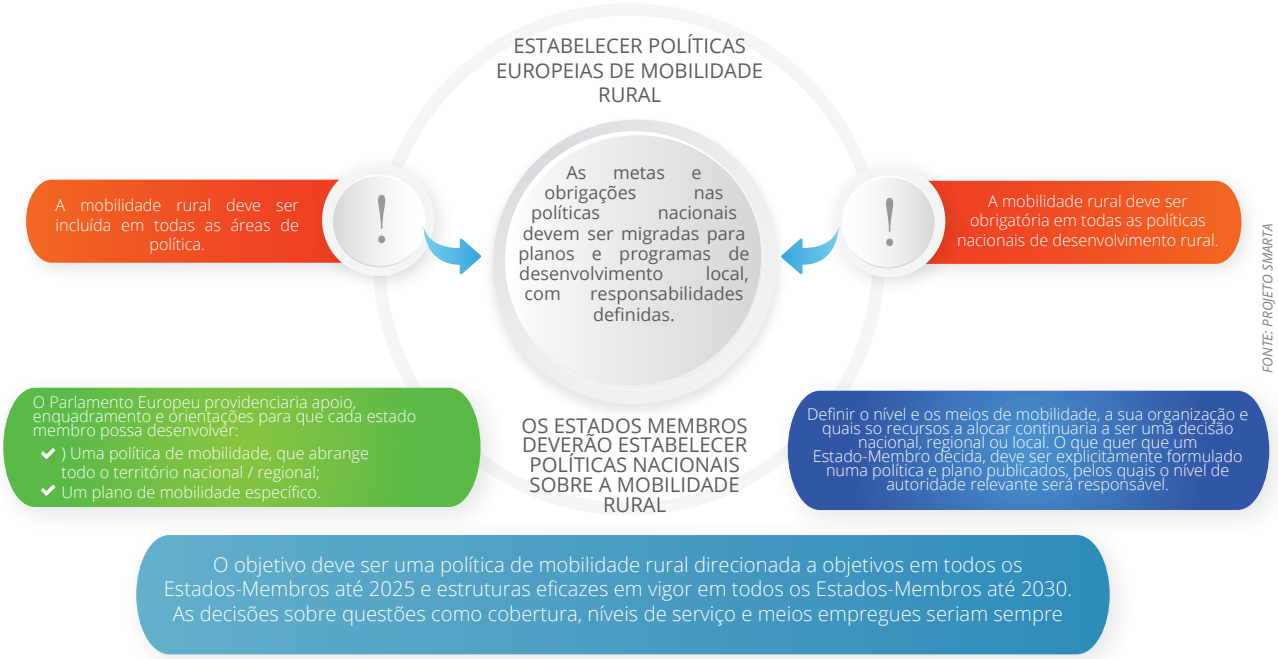


Figura 4: Atribuições dos vários níveis de governança no estabelecimento de políticas para mobilidade

COMO DEVE ATUAR A EUROPA NA MOBILIDADE RURAL?

Os territórios rurais exigem quadros políticos que melhorem a mobilidade nas regiões da UE. É necessária uma ação ao nível da formulação de políticas europeias para desenvolver um quadro europeu comum que inclua uma visão de futuro partilhada para a mobilidade rural e, ao mesmo tempo, tenha em conta as especificidades das zonas rurais e das suas populações.

São necessárias ações específicas que compreendam e respondam às necessidades de mobilidade rural, reconhecendo que as soluções para o meio urbano nem sempre se adaptam bem ao meio rural, por múltiplas e evidentes razões. Em particular, isto requer um enfoque não apenas nos serviços de transporte público convencional necessários, mas também nas soluções complementares de mobilidade partilhada.

MENSAGEM CHAVE:

São necessárias ações específicas que compreendam e respondam às necessidades de mobilidade rural, reconhecendo que as soluções para o meio urbano nem sempre se adaptam bem ao meio rural.

COMO DEVE ATUAR A EUROPA NA MOBILIDADE RURAL?

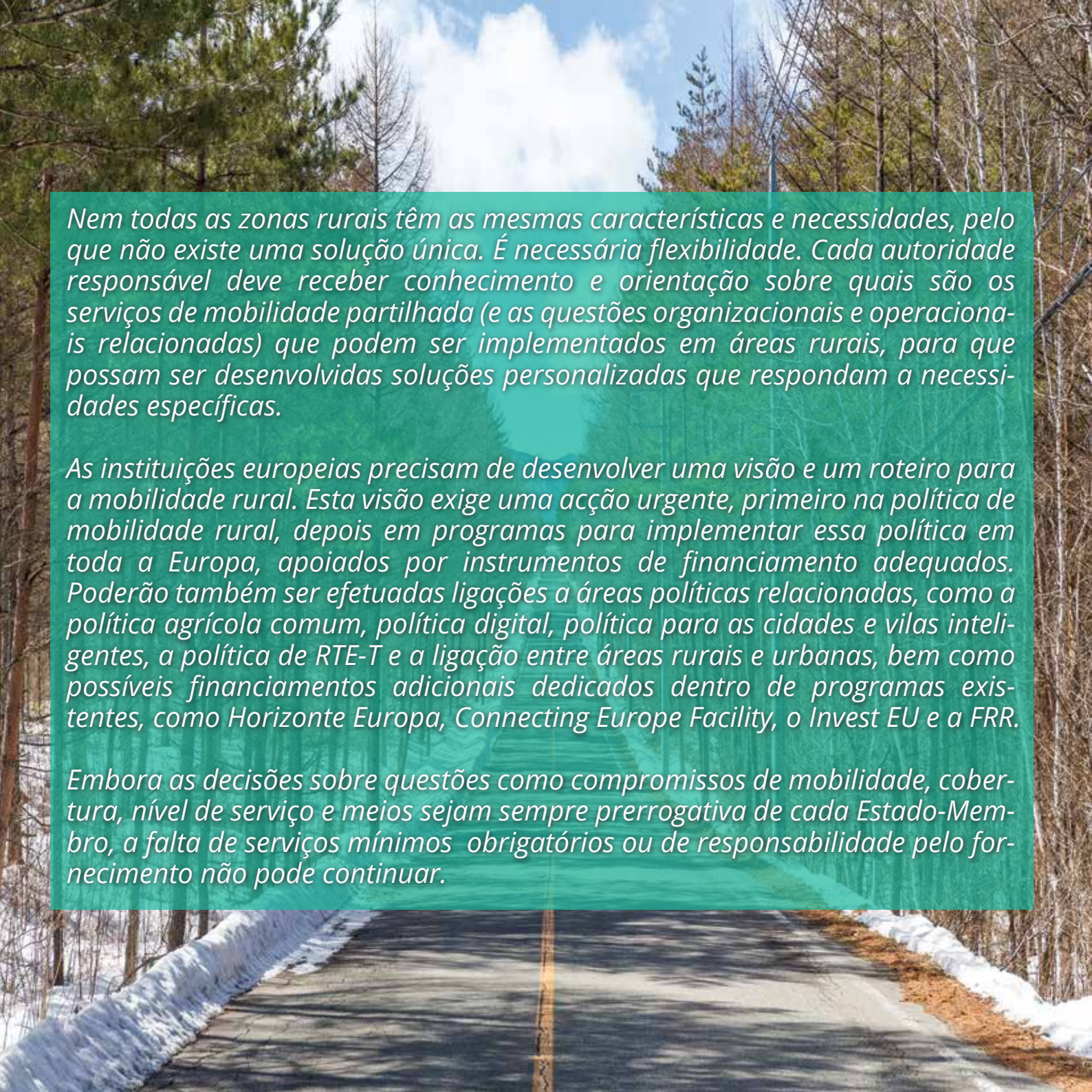
As políticas de transporte devem concentrar-se em alcançar resultados na mobilidade, ao invés de prescrever as soluções a serem usadas. As soluções de transporte devem desenvolver "pacotes de mobilidade", consistindo em meios tradicionais (ou seja, transporte público convencional) e soluções inovadoras e emergentes de mobilidade partilhada (boleias organizadas, esquemas de carpooling, serviços de boleias partilhadas, etc.). Devem estar integrados e harmonizados entre si, valendo-se da inovação digital e organizacional. Tal contribuiria para o desenvolvimento de soluções de mobilidade "inteligentes", que se adaptem à diversidade dos ambientes rurais em toda a UE.

MENSAGEM CHAVE:

As políticas de transporte devem concentrar-se em alcançar resultados na mobilidade, ao invés de prescrever as soluções a serem usadas.

O projeto SMARTA sugere três caminhos potenciais para alcançar a sua ambição política. Cada caminho começa com a etapa comum de "Debate Político", que deve ser lançado em 2021 e chegar à sua conclusão em 2022. Pode ler o relatório do SMARTA sobre Recomendações de Política para Mobilidade Partilhada Sustentável em Áreas Rurais para uma análise completa dos caminhos políticos propostos:

https://bit.ly/3lA4Fs2



Nem todas as zonas rurais têm as mesmas características e necessidades, pelo que não existe uma solução única. É necessária flexibilidade. Cada autoridade responsável deve receber conhecimento e orientação sobre quais são os serviços de mobilidade partilhada (e as questões organizacionais e operacionais relacionadas) que podem ser implementados em áreas rurais, para que possam ser desenvolvidas soluções personalizadas que respondam a necessidades específicas.

As instituições europeias precisam de desenvolver uma visão e um roteiro para a mobilidade rural. Esta visão exige uma acção urgente, primeiro na política de mobilidade rural, depois em programas para implementar essa política em toda a Europa, apoiados por instrumentos de financiamento adequados. Poderão também ser efetuadas ligações a áreas políticas relacionadas, como a política agrícola comum, política digital, política para as cidades e vilas inteligentes, a política de RTE-T e a ligação entre áreas rurais e urbanas, bem como possíveis financiamentos adicionais dedicados dentro de programas existentes, como Horizonte Europa, Connecting Europe Facility, o Invest EU e a FRR.

Embora as decisões sobre questões como compromissos de mobilidade, cobertura, nível de serviço e meios sejam sempre prerrogativa de cada Estado-Membro, a falta de serviços mínimos obrigatórios ou de responsabilidade pelo fornecimento não pode continuar.

O QUE É O SMARTA?

SMARTA - Mobilidade Compartilhada Sustentável Interligada com Transporte Público em Áreas Rurais Europeias (Desenvolvendo o Conceito de "Áreas de Transporte Rural SMArt") - foi um projeto da UE dedicado à mobilidade rural e implementado entre 2018 e 2020. SMARTA foi financiado pela Comissão Europeia e tem sido gerido pela Direcção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (DG-MOVE), com o apoio do Parlamento Europeu.

RESULTADOS DO PROJETO

Os relatórios SMARTA, webinar e gravações de conferências, materiais de comunicação e outros recursos estão disponíveis no site do projeto:
www.ruralsharedmobility.eu

CONTACTOS

Para mais informações, não hesite em entrar em contacto 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 responsáveis pela comunicação do projeto na European Integrated Projects (EIP):
Lucia Cristea - lucia.cristea@eiproject.eu

© Copyright das fotos utilizadas:
Todas as imagens genéricas usadas neste folheto foram selecionadas em shutterstock.com, envato.com e canva.com. Imagens específicas das boas práticas ou locais de demonstração foram obtidas via parceiros de projeto como parte de nossa pesquisa.

SMARTA
smart rural transport areas