



# Ghid privind opțiunile de finanțare și de procurare a finanțării pentru Mobilitatea Rurală

Contract: MOVE/2022/OP/0008

Autori  
Andrea Lorenzini, Brendan Finn  
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna  
MemEx Srl  
Noiembrie - 2024



**COMISIA EUROPEANĂ**

Direcția Generală Mobilitate și Transporturi  
Direcția B - Investiții, Transport Inovator și Durabil  
Unitatea B3 - Inovare și Cercetare

*Contact:* Isabelle VANDOORNE

*E-mail:* MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

*Comisia Europeană  
B-1049 Bruxelles*

# **Ghid privind opțiunile de finanțare și de procurare a finanțării pentru Mobilitatea Rurală**

Contract: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct este un serviciu destinat să vă ajute să găsiți  
răspunsuri  
la întrebările pe care vi le puneți despre Uniunea Europeană.***

**Număr unic gratuit (\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\*) Informațiile primite sunt gratuite, la fel ca și cea mai mare parte a apelurilor telefonice (deși unii operatori, cabine telefonice sau hoteluri pot percepe o taxă).

#### **NOTĂ LEGALĂ**

Acest document a fost elaborat pentru Comisia Europeană, cu toate acestea, reflectă exclusiv punctele de vedere ale autorilor, iar Comisia nu poate fi considerată responsabilă pentru utilizarea informațiilor conținute în acest material.

Mai multe informații despre Uniunea Europeană sunt disponibile pe Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxemburg: Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2025

ISBN : 978-92-68-27224-4

doi: 10.2832/6787944

© Uniunea Europeană, 2025

Reproducerea textului este autorizată cu condiția menționării sursei.

## CUPRINS

TERMENI CHEIE ȘI DEFINIȚII.....	7
INTRODUCERE.....	8
1. PROVOCĂRI ÎN ACCESAREA FONDURILOR PENTRU SERVICII DE MOBILITATE RURALĂ.....	10
2. FACTORI FAVORIZANȚI PENTRU ACCESAREA FINANȚĂRII .....	15
3. CADRE FINANCIARE PENTRU SERVICIILE DE MOBILITATE PARTAJATĂ ÎN MEDIUL RURAL .....	17
4. ETAPIZAREA STRATEGIILOR DE FINANȚARE ȘI FINANCIARE.....	20
5. DEFINIREA ELEMENTELOR CHEIE ALE PROIECTULUI .....	21
6. EVALUAREA CERINȚELOR ȘI PLANURILOR DE FINANȚARE .....	32
7. NAVIGAREA ÎNTR-O PIAȚĂ PUTERNIC REGLEMENTATĂ.....	42
8. TRANSPUNEREA PROPUNERILOR ÎN REALITATE.....	45
CONCLUZII .....	53

### LISTA TABELELOR

Tabelul 1 Exemple de indicatori de performanță personalizați pentru evaluarea decalajelor în mobilitatea rurală .....	13
Tabelul 2 Potențial, obiective, limitări și parteneriat pentru solicitanții principali vizați .....	22
Tabelul 3 Tipuri cheie de proiecte de mobilitate în zonele rurale.....	24
Tabelul 4 Mix-ul surselor de finanțare pentru soluții de mobilitate rurală .....	35

### LISTA FIGURILOR

Figura 1 Servicii de transport de bază și localizate în teritoriile rurale.....	9
Figura 2 Panorama finanțării pentru mobilitatea rurală .....	10
Figura 3 Repere ale inițiativei de parteneriat KITE din Kilkenny, Irlanda.....	16
Figura 4 BürgerBus transport la cerere în Oberes Glantal, Germania. ....	16
Figura 5 Cadre financiare pentru soluții de mobilitate .....	18
Figura 6 Cadre financiare pentru DRT-uri în Medio Tejo, Portugalia .....	18
Figura 7 Gestionarea problemelor organizaționale și operaționale .....	19
Figura 8 Serviciul Sopotniki door-to-door din Slovenia .....	19
Figura 9 Abordare etapizată pentru strategiile financiare și de finanțare a mobilității rurale .....	20
Figura 10 Definirea elementelor cheie ale proiectului – Pașii 1-3 .....	21
Figura 11 Serviciu de partajare autoturism bazat pe comunitate în zona rurală Villerouge-Termenès .....	23

Figura 12 Proiectul VysoMarch la granița dintre Austria și Slovacia.....	27
Figura 13 Cerințe de finanțare pentru soluții de mobilitate partajată în mediul rural. .	29
Figura 14 Probleme financiare pentru soluții de mobilitate partajată în mediul rural. .	30
Figura 15 Proiectul SMART Mobility în Valea Garfagnana, Italia.....	31
Figura 16 Definierea elementelor cheie ale proiectului – Pasul 4-6.....	32
Figura 17 Tipuri de finanțare pentru soluții de mobilitate rurală .....	33
Figura 18 Prezentare generală a nevoilor de finanțare în diferite faze ale proiectului .	34
Figura 19 Sistem de partajare biciclete Sprottenflotte în regiunea Kiel, Germania .....	34
Figura 20 Valorificarea surselor de finanțare în Rethymno, Grecia .....	37
Figura 21 Menținerea unei scheme rurale de partajare a mașinilor electrice: Modelul FLUGS în Tirolul de Est .....	38
Figura 22 Finanțare necesară pentru costurile pre-proiect și de capital .....	39
Figura 23 Finanțare necesară pentru costurile operaționale în serviciile de transport flexibile.....	40
Figura 24 Finanțare necesară pentru costurile operaționale în serviciile de partajare călătorii (ridesharing) .....	41
Figura 25 Definierea elementelor cheie ale proiectului – Pasul 7 .....	42
Figura 26 Transport la Cerere în Médio Tejo, Portugalia .....	44
Figura 27 Definierea elementelor cheie ale proiectului – Pasul 8-10 .....	45
Figura 28 Sarcini pentru elaborarea unui plan de afaceri pentru serviciile de mobilitate rurală .....	46
Figura 29 Model Canvas pentru soluții de mobilitate rurală.....	47
Figura 30 Beneficii sociale asociate mobilității rurale .....	49
Figura 31 Căi Ferate Verzi în Valmiera, Letonia.....	49
Figura 32 Pași cheie pentru pregătirea unei cereri de propunere .....	51
Figura 33 Exemplu: Navigarea în spectrul programelor de finanțare ale UE .....	51

## TERMENI CHEIE ȘI DEFINIȚII

Termen	Definiție
<b>PAC</b>	Politica Agricolă Comună (PAC) este o politică comună pentru toate țările UE. Este gestionată și finanțată la nivel european din resursele bugetului UE. PAC sprijină o piață unică deschisă pentru produsele agroalimentare din UE, asigurând prețuri accesibile, menținând unele dintre cele mai înalte standarde de siguranță și de mediu din lume și menținând comunitățile rurale vibrante.
<b>Cheltuieli de capital</b>	Cheltuielile de capital sunt cheltuielile necesare pentru achiziționarea, modernizarea și întreținerea activelor fixe fizice (de exemplu, infrastructuri rutiere, piste de biciclete, poduri, tuneluri etc.), inclusiv tehnologie sau echipamente (sisteme de siguranță și sisteme de priorizare a drumurilor, emitere de bilete, sisteme de gestionare a informațiilor etc.) și active mobile, inclusiv vehicule
<b>ERMN</b>	Rețeaua Europeană pentru Mobilitate Rurală (ERMN) este o rețea paneuropeană privind mobilitatea rurală, schimbul de cunoștințe și experiențe între autoritățile locale, practicieni și experți. Aceasta a fost înființată și mobilizată de Proiectul SMARTA-NET
<b>Finanțare</b>	Procesul de asigurare a capitalului și de obținere a fondurilor necesare pentru dezvoltarea unei soluții, care poate implica împrumuturi, linii de credit, granturi sau investiții. Include, de asemenea, toate recomandările pentru atragerea investițiilor și pentru acordarea unui fond.
<b>Finanțare</b>	Panoramă a diferitelor fonduri disponibile pentru dezvoltarea și întreținerea unei soluții sau a unui serviciu de mobilitate
<b>Cheltuieli operaționale</b>	Cheltuieli de exploatare pentru operarea unui serviciu (de exemplu, costuri cu energia pentru funcționarea vehiculelor, salarii și beneficii pentru personal, prime de asigurare, întreținere și reparații ale vehiculelor și infrastructurii, vânzări și marketing), precum și alte cheltuieli conexe necesare pentru funcționarea zilnică a serviciului

## INTRODUCERE

Acest document este ultimul dintr-un set de patru documente de îndrumare elaborate de SMARTA-NET<sup>1</sup>. Aceste documente ajută la consolidarea capacității municipalităților de a dezvolta și implementa soluții de mobilitate durabile, incluzive și integrate pe teritoriile lor. În special, acest Ghid se concentrează pe un aspect critic: opțiunile de finanțare și de procurare a finanțării pentru inițiativele de mobilitate rurală, inclusiv mobilitatea în sprijinul turismului rural. Lipsa resurselor și a know-how-ului specific în asigurarea finanțării reprezintă obstacole semnificative pentru comunitățile rurale care își propun să dezvolte servicii de mobilitate personalizate.

Pentru a răspunde acestei nevoi, acest Ghid oferă o abordare pas cu pas. Acesta este conceput pentru a ghida municipalitățile rurale și practicienii în înțelegerea, pregătirea și depunerea unor propuneri de finanțare solide și a unor strategii financiare pentru proiecte de mobilitate și pentru a susține serviciile țintă în timp. Fiecare capitol se bazează pe elemente cheie necesare pentru elaborarea unui plan de proiect solid - de la identificarea provocărilor și a avantajelor din cadrul comunităților rurale, la evaluarea cadrelor financiare practice și la definirea componentelor esențiale ale proiectului.

Această abordare structurată își propune să ajute autoritățile locale să navigheze în peisaje complexe de finanțare, să evalueze clar cerințele financiare și să dezvolte propuneri convingătoare care să abordeze considerațiile de reglementare și de piață care pot fi specifice mobilității rurale.

Fie că sunteți reprezentant al unei municipalități rurale, al unei autorități regionale, al unui operator de transport sau membru al comunității locale, acest Ghid va servi drept instrument practic pentru explorarea și asigurarea sprijinului financiar pentru inițiativele de mobilitate rurală.

Accesul către și dinspre zonele rurale poate fi privit din două perspective complementare.

- **Prima perspectivă se concentrează asupra modului în care locuitorii din mediul rural se conectează cu ceea ce au nevoie.** Aceasta include servicii esențiale, locuri de muncă, educație și alte oportunități, multe dintre acestea fiind situate dincolo de localitatea lor imediată. Această dimensiune a accesibilității este fundamentală pentru asigurarea incluziunii sociale și a calității vieții pentru comunitățile rurale.
- **A doua perspectivă ia în considerare accesibilitatea zonelor rurale din exterior,** subliniind cât de ușor pot ajunge în aceste regiuni operatorii economici, turiștii și alți vizitatori. Acesta este un factor critic în stimularea dezvoltării economice, promovarea turismului și sprijinirea industriilor locale.

Împreună, aceste perspective subliniază dubla importanță a soluțiilor de mobilitate în conectarea zonelor rurale cu țesutul economic și social mai larg.

Când ne ocupăm de finanțarea mobilității rurale, facem distincția între „servicii de bază” și opțiuni de mobilitate mai localizate (Figura 1).

- **Serviciile de bază,** cum ar fi serviciile interurbane, serviciile de autocar pe distanțe lungi și serviciile de transport regional, sunt integrate în rețelele

---

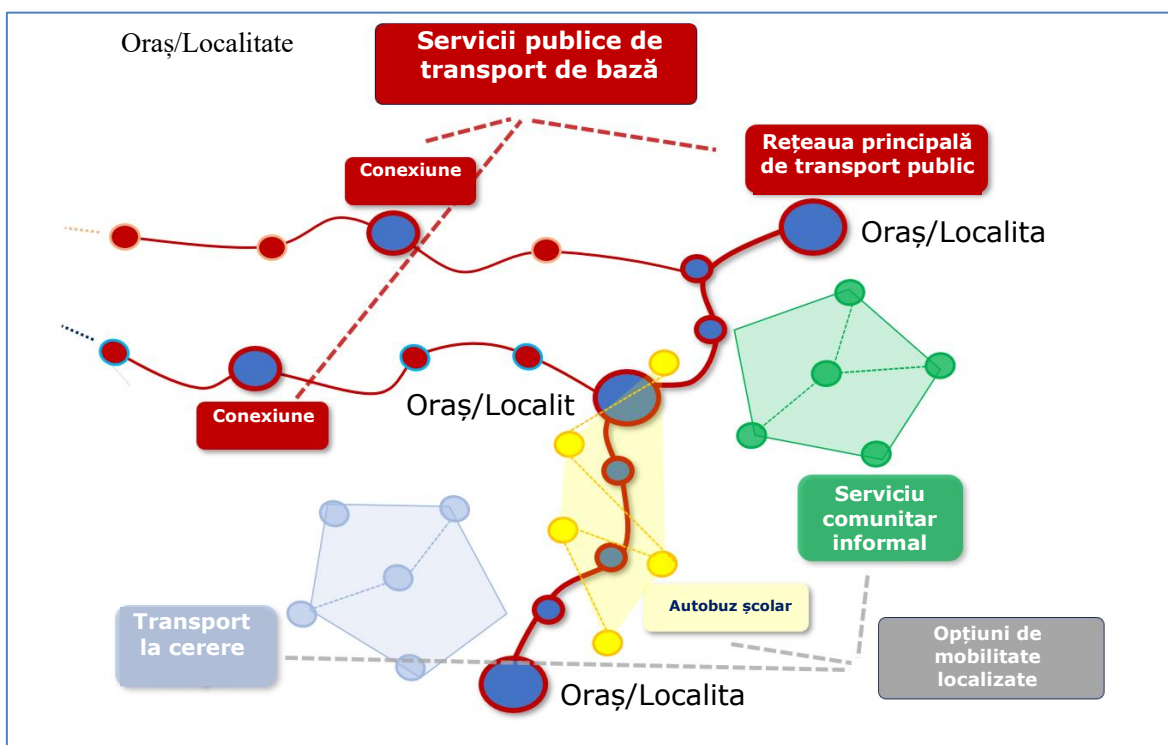
<sup>1</sup>Celelalte trei documente de îndrumare sunt: i) Ghid privind soluțiile de mobilitate partajată în mediul rural; ii) Ghid pentru mobilitatea durabilă în comunitățile rurale turistice; și iii) Ghid privind integrarea aspectelor de mobilitate rurală în proiectarea PMUD – adaptarea PMUD la mediul rural.

formale/convenționale de transport public. Acestea beneficiază de structuri de planificare, organizare și finanțare stabilite. Aceste servicii sunt fie susținute de finanțare guvernamentală, fie funcționează comercial prin investiții din sectorul privat. Ele servesc drept principalele artere de transport, conectând orașele mijlocii la orașele mai mari și la centrele regionale de transport. Acestea au opriri limitate în zonele pe care le traversează.

- **Serviciile de mobilitate localizate**, cum ar fi cele care oferă acces la destinații cheie din zonele rurale sau care fac legătura cu centrele de transport de bază - se confruntă cu provocări semnificative de finanțare și structurale. Aceste servicii sunt esențiale pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate zilnice în cadrul comunităților rurale, dar au fost grav subfinanțate timp de decenii. Spre deosebire de serviciile de bază, finanțarea pentru mobilitatea localizată este adesea incertă, fragmentată și lipsită de angajamente juridice dedicate sau de obiective consecvente. În plus, în multe cazuri, soluțiile de mobilitate locală nu sunt clasificate drept „transport public” și, prin urmare, nu sunt eligibile pentru principalele fluxuri de finanțare sau mobilitate.

**Figura 1 Servicii de transport de bază și localizate în teritoriile rurale.**

Sursa: MemEx



# 1. PROVOCĂRI ÎN ACCESAREA FONDURILOR PENTRU SERVICII DE MOBILITATE RURALĂ

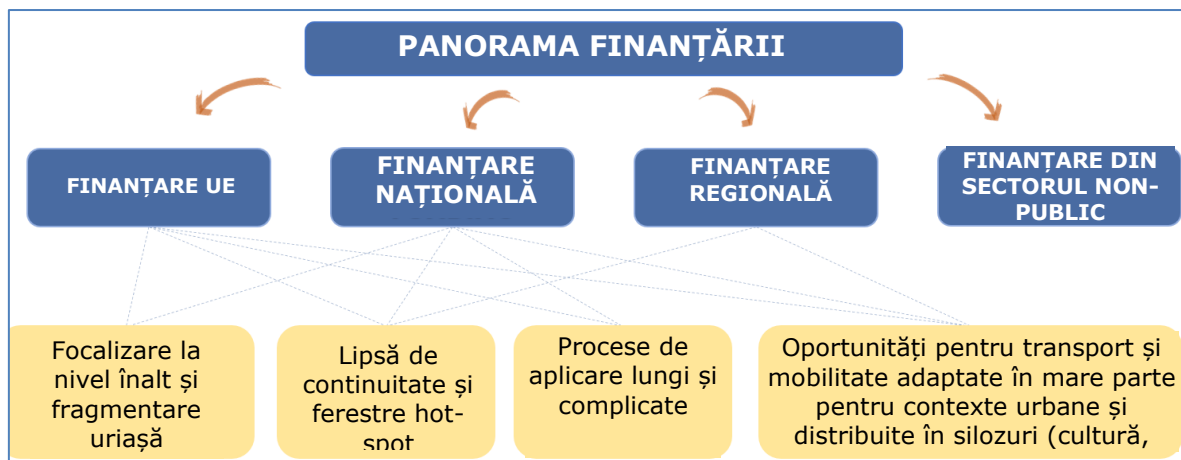
Diferite oportunități de finanțare sunt disponibile în statele membre ale Uniunii Europene. Cu toate acestea, comunitățile rurale sunt de obicei împiedicate să utilizeze multe dintre acestea pentru a finanța intervenții în domeniul mobilității. În unele cazuri în care se poate accesa finanțare, măsurile sunt introduse, dar cu un interval de timp limitat în ceea ce privește finanțarea, astfel încât acestea nu sunt sustenabile financiar pe termen lung. Pentru a face inițiativele de mobilitate partajată durabile, este întotdeauna necesar să se asigure continuitatea surselor stabile de finanțare pe parcursul întregului ciclu de viață al unei noi măsuri. Printre părțile interesate din mediul rural, există adesea o lipsă de conștientizare și înțelegere a tuturor surselor potențiale de finanțare pe care le-ar putea încerca.

În general, panorama finanțării poate fi grupată în patru categorii principale, așa cum se arată în Figura 2. Trei din cele patru sunt diverse forme de **finanțare guvernamentală**, care sunt toate la niveluri superioare de guvernare față de zona țintă. Toate au capacitatea de a mobiliza resurse financiare substanțiale, dar problema crucială este modul în care aceste resurse sunt distribuite între zonele urbane și rurale.

A patra categorie este **finanțarea din sectorul non-public**. Aceasta include comunități, indivizi, ONG-uri, organizații caritabile și entități comerciale. Aceasta ar putea fi împărțită în continuare între „non-public/non-comercial” și „comercial”. Este inevitabil ca mobilitatea în stilul transportului public în zonele rurale să necesite o sursă de finanțare guvernamentală. Cu toate acestea, multe dintre celelalte tipuri de mobilitate rurală au nevoi de finanțare mai mici, care pot fi realizate în moduri diferite de la comunitate, sponsorizare sau afaceri. Adesea, este singura modalitate prin care comunitățile pot demara ceva dacă guvernul nu acționează pentru ele.

**Figura 2 Panorama finanțării pentru mobilitatea rurală**

Sursa: SMARTA-NET



SMARTA-NET a organizat mai multe discuții cu membrii ERMN, atât în evenimente față în față, cât și online, pentru a evalua nevoile și provocările municipalităților rurale în accesarea fondurilor. În special, în timpul celei de-a 5<sup>a</sup> reuniuni ERMN de la Évora (Portugalia, 14-16<sup>th</sup> mai 2024), tema critică a finanțării schemelor de mobilitate rurală a fost discutată în profunzime, utilizând un format interactiv World Café. Membrii ERMN

au avut posibilitatea de a-și împărtăși percepțiile și experiențele cu programele de finanțare pentru mobilitatea rurală, precum și strategiile pentru asigurarea de resurse suplimentare. Discuția s-a concentrat în principal pe programe specifice de finanțare ale UE (în principal fonduri structurale, de exemplu, Fondul European de Dezvoltare Regională<sup>2</sup> (FEDR) și Fondurile de Coeziune<sup>3</sup>), precum și Fondul de Redresare și Reziliență al UE.

SMARTA-NET a dezvoltat, de asemenea, o analiză a surselor de finanțare europene, naționale și regionale disponibile pentru mobilitatea rurală<sup>4</sup>, detaliind programele și domeniile lor de interes. Rezultatele acestei analize evidențiază un dezechilibru între diferitele tipuri de finanțare, cu un număr relevant mai mare de oportunități de finanțare la nivel UE și opțiuni mai limitate pentru municipalitățile rurale și alte părți interesate pentru implementarea serviciilor și soluțiilor de mobilitate la nivel local.

Chiar și atunci când municipalitățile pot identifica opțiuni relevante de finanțare pentru mobilitatea rurală, atât la nivel UE, cât și la nivel național/regional, accesarea acestora prezintă o varietate de provocări care au apărut, de asemenea, așa cum s-a indicat anterior, în timpul discuțiilor cu membrii ERMN. Principalele constatări din interacțiunile cu membrii ERMN evidențiază următoarele probleme:

### **Provocări legate de finanțarea UE**

- Natura largă și fragmentarea apelurilor de finanțare ale UE (în special Orizont Europa, CEF<sup>5</sup>, INTERREG<sup>6</sup>, LEADER<sup>7</sup>, programele LIFE), ceea ce face dificilă alinierea nevoilor comunității cu criteriile de finanțare;
- Apelurile UE (în special Orizont Europa, CEF, INTERREG, LEADER, programele LIFE) caută adesea să promoveze obiective non-mobilitate - de exemplu, utilizarea/dezvoltarea de tehnologii specifice, mediu și schimbări climatice, decarbonizare, echitate etc. Propunătorii al căror obiectiv este de a aborda deficitul fundamental de mobilitate din zona lor se află într-un dezavantaj serios în comparație cu propunătorii a căror forță sunt aspectele non-mobilitate pe care le (pretind că) aplică mobilității. Propunătorii axați pe mobilitate ajung să încerce să-și adapteze propunerile pentru a se potrivi unui șablon de apel care nu prioritizează mobilitatea și, inevitabil, ajung într-o poziție slabă.

### **Provocări legate de finanțarea națională**

- Chiar dacă finanțarea inițială pentru schemele de mobilitate rurală, în special costurile de capital sau infrastructură, provine adesea din proiecte guvernamentale, municipalitățile sunt uneori obligate să preia costurile operaționale dacă proiectele se dovedesc a fi de succes;
- Finanțarea națională duce lipsă de continuitate, ceea ce nu se aliază cu planificarea pe termen lung. Această inconsecvență poate crea provocări pentru proiectele care necesită investiții susținute pe parcursul mai multor ani (proiectele pe termen lung necesită finanțare stabilă și previzibilă pentru a asigura finalizarea cu succes și pentru a-și atinge obiectivele propuse.)

---

<sup>2</sup>[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/erdf\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en)

<sup>3</sup>[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/cohesion-fund\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en)

<sup>4</sup>Rezultatele sunt sintetizate în raportul SMARTA-NET „Raport rezumativ al fluxurilor de finanțare și al problemelor conexe din țările UE”, (2024)

<sup>5</sup>Mecanismul pentru Interconectarea Europei, [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en)

<sup>6</sup><https://interreg.eu/about-interreg/>

<sup>7</sup>Legătura între acțiunile de dezvoltare a economiei rurale – Legături între activități pentru dezvoltarea economiei rurale; [https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained\\_en](https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en)

- Programele de dezvoltare rurală finanțează de obicei intervenții specifice în zonele rurale care nu sunt legate de implementarea serviciilor de mobilitate și/sau dezvoltarea infrastructurii de transport (de exemplu, Planul Strategic PAC<sup>8</sup>).

### **Provocări legate de finanțarea regională**

- Transportul public este un domeniu puternic reglementat, în care oferta de servicii și alocarea finanțării sunt invariabil determinate de o agenție la un nivel superior față de municipalitatea rurală – de obicei, agenții regionale sau naționale. Aceste autorități de nivel superior gestionează prioritățile, acordând municipalităților rurale o influență limitată asupra proceselor decizionale. Deși pot depune cereri de servicii, municipalitățile rurale rareori au acces direct la aceste fluxuri de finanțare, creând o deconectare între nevoile locale și resursele disponibile;
- Multe oportunități de finanțare regională sunt bazate pe proiecte, având limitări stricte de timp care prioritizează implementarea pe termen scurt în detrimentul sustenabilității pe termen lung. Această lipsă de continuitate subminează viabilitatea financiară a soluțiilor de mobilitate, deoarece municipalitățile se luptă adesea să mențină serviciile dincolo de perioada de finanțare a noilor proiecte;
- Pentru zonele rurale care se întind peste granițele naționale sau regionale, accesarea finanțării regionale devine și mai dificilă. Aceste zone trebuie să navigheze prin structuri de guvernare fragmentate, unde resursele sunt gestionate de diferite autorități cu reglementări, priorități și proceduri administrative diverse.

### **Provocări generale privind accesarea finanțării publice**

- Procesele lungi și complicate de aplicare sunt frecvente. Acest lucru poate fi agravat de incertitudinea rezultatelor, fie în rata de succes, fie în finanțarea alocată;
- Multe oportunități de finanțare pentru transport și mobilitate sunt concepute având în vedere contexte urbane, care s-ar putea să nu se traducă bine în mediul rural;
- Acest lucru este, de asemenea, legat de dificultățile în monetizarea beneficiilor. Cuantificarea beneficiilor soluțiilor de mobilitate rurală este o provocare. Propunerile de valoare diferă semnificativ de contextele urbane. De exemplu, valoarea socială a mobilității pentru rezidenții vârstnici sau tineri din zonele rurale este mai greu de cuantificat, deoarece este vorba despre calitatea vieții sau capacitatea de a continua să locuiască în zonă, comparativ cu indicatorii standard utilizați în analiza cost-beneficiu, cum ar fi timpul de călătorie și economiile de costuri.

### **Provocări legate de finanțarea din sectorul non-public**

- Dincolo de programele tradiționale de finanțare, asigurarea de resurse suplimentare cu implicarea sectorului privat, valorificarea eforturilor voluntarilor, obținerea de sponsorizări, implementarea taxelor de utilizator și căutarea de

---

<sup>8</sup>Este posibil ca statele membre să nu considere mobilitatea rurală și/sau aspectele conexe drept priorități naționale, împiedicând astfel accesul comunităților locale sau chiar al municipiilor și județelor la fonduri pentru mobilitate, în ciuda gamei largi de posibilități disponibile.

sprijin pentru proiecte demonstrative sau pilot poate fi destul de dificilă în zonele rurale, unde cererea este în general mai mică decât în contextele urbane și, prin urmare, generează un nivel mai scăzut de profit;

- Zonele rurale sunt afectate de lipsa operatorilor de transport și de disponibilitatea furnizorilor de servicii. De fapt, volumele mici de pasageri fac dificilă susținerea financiară a serviciilor de transport în aceste zone (în unele țări, de exemplu, Italia, serviciile de transport reglementate sunt finanțate din resurse publice naționale alocate Autorităților de Transport Public, iar subvențiile se bazează pe kilometrii deserviți).

Alte provocări cu care se confruntă în special orașele mici și comunitățile rurale se referă la:

- Lipsa de expertiză și de cunoștințe aprofundate despre panorama existentă a oportunităților de finanțare, combinată cu resurse umane limitate și constrângeri de timp consecvente. Acest lucru împiedică potențialul de a înțelege cele mai potrivite oportunități de finanțare care corespund nevoilor lor și crește dificultățile în navigarea prin procesele de aplicare complicate și lungi;
- Susținere politică la scară largă constrânsă: lipsa de coordonare între diferitele niveluri guvernamentale, concurența cu orașele mari care au mai multe capacități și experiențe în propunerile de finanțare;
- Posibilități limitate de a căuta fonduri interne pentru cofinanțarea proiectului (chiar și în faza de concept); lipsa de competențe specifice pentru a elabora o strategie de planificare pe termen lung pentru a încadra nevoile de investiții.

Pentru a sprijini și justifica programele și planurile de finanțare pentru proiectele de mobilitate rurală, este esențial ca factorii de decizie politică și decidenții - inclusiv autoritățile regionale și naționale - să adopte indicatori cheie de performanță specifici, adaptați provocărilor și nevoilor unice ale zonelor rurale.

Indicatorii de performanță specifici oferă un cadru clar pentru evaluarea lacunelor în mobilitatea rurală și identificarea locului în care investițiile sunt cele mai necesare. Lacunele pot fi în acoperirea spațială a serviciilor de mobilitate, orarul la care sunt disponibile sau în modul în care serviciile se conectează. Exemple ale acestor indicatori de performanță (ICP) personalizați sunt prezentate în Tabelul 1.

**Tabelul 1 Exemple de indicatori de performanță personalizați pentru evaluarea decalajelor în mobilitatea rurală**

IPC	Descriere
Accesibilitatea la Terminale și Stații	Măsurarea timpului de călătorie și a opțiunilor disponibile pentru locuitori pentru a ajunge la stațiile de transport în comun de acasă sau de la locul de muncă
Calitatea și Disponibilitatea Transportului Public	Evaluarea numărului și proximității stațiilor sau opririlor, frecvența serviciilor, disponibilitatea zilnică a rutelor și punctualitatea
Disponibilitatea Serviciilor*	Asigurarea accesului rezonabil al locuitorilor la servicii esențiale precum spitale, școli, supermarketuri, oficii poștale, bănci și instituții culturale
Accesibilitate la Servicii Esențiale	Evaluarea accesibilității serviciilor cu transportul public sau mașina, inclusiv timpul de călătorie și necesitatea transferului între moduri de transport

Opțiuni de Transport Multimodal	Urmărirea disponibilității modurilor de transport integrate pentru a sprijini o gamă diversă de nevoi de călătorie
Disponibilitatea Serviciilor de Transport Școlar cu Autobuzul	Monitorizarea prezenței opțiunilor de transport dedicate pentru elevi

*\*Merită subliniată diferența dintre măsurarea „disponibilității” în termeni de (a) existența serviciilor sau facilităților în zona generală; și (b) capacitatea utilizatorilor țintă de a accesa serviciile în timpul orelor în care serviciile sunt disponibile, ținând seama de durata activității și fără mașină, acolo unde este relevant pentru categoria respectivă de utilizatori țintă. De exemplu, serviciile de sănătate ambulatorii, sprijinul pentru ocuparea forței de muncă și oficiul poștal/bancar sunt de obicei de scurtă durată, prin programare cu ora stabilită de furnizorul de servicii. Un serviciu de mobilitate doar în orele de navetă nu este de niciun folos pentru această gamă largă a populației.*

Acești indicatori de performanță vor ajuta la evaluarea corectă a nevoilor de mobilitate rurală, ghidând astfel alocările de fonduri și dezvoltarea de programe special concepute pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport rural și a accesibilității.

## 2. FACTORI FAVORIZANȚI PENTRU ACCESAREA FINANȚĂRII

Accesul eficient la finanțare pentru proiectele de mobilitate rurală se bazează pe un set de factori cheie favorizanți. Pe baza experienței dobândite prin intermediul întâlnirilor ERMN și, în special, a discuției purtate la Évora, Portugalia, în cadrul întâlnirii față în față a ERMN din 15 mai 2024, aceștia pot fi grupați în patru tipuri: **Cooperare, Planificare, Implicare și Sprijin**. Împreună, aceste elemente creează o bază de susținere care consolidează capacitatea comunităților rurale de a obține și menține finanțarea pentru soluții de mobilitate durabilă.

### 1. Cooperare

Acordurile de cooperare între municipalități, autorități publice, entități private și asociații comunitare (inclusiv Grupurile de Acțiune Locală) sunt cruciale pentru consolidarea cererilor de finanțare și susținerea proiectelor în timp. Prin colaborare, partenerii pot împărtăși responsabilități, pot pune în comun resurse și își pot valorifica reciproc punctele forte pentru a aborda eficient nevoile specifice de mobilitate ale zonelor rurale. Lucrând împreună, aceste grupuri pot asigura resurse suplimentare și se pot asigura că soluțiile de mobilitate rurală sunt viabile și susținute dincolo de finanțarea inițială.

### 2. Planificare

Cererile de finanțare de succes necesită obiective bine definite, acționabile, susținute de o planificare detaliată. Prin stabilirea unor proceduri operaționale clare și efectuarea unor evaluări temeinice ale costurilor, solicitanții pot determina cerințele financiare complete ale soluțiilor de mobilitate propuse. O abordare cuprinzătoare a planificării ajută la alinierea proiectelor cu obiective strategice mai largi, atât la nivel local, cât și regional. O perspectivă holistică permite solicitanților să proiecteze proiecte care abordează eficient problemele de mobilitate interconectate și care prezintă soluții durabile și scalabile în timp.

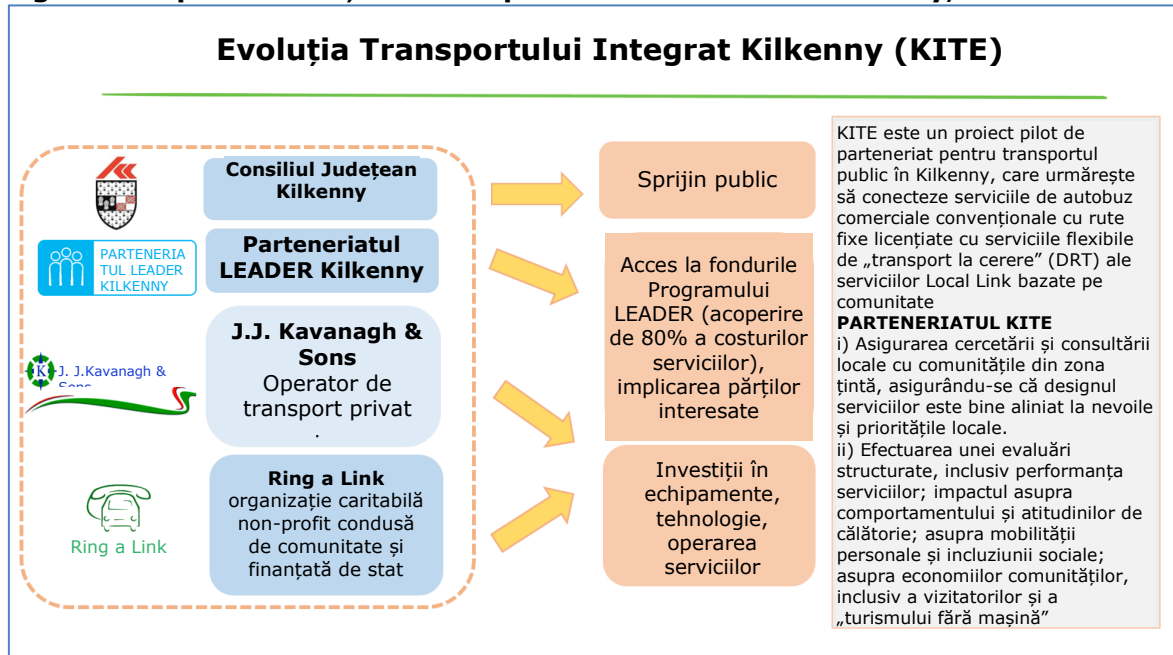
### 3. Implicare

Implicarea comunității este esențială pentru succesul și longevitatea inițiativelor de mobilitate rurală. Atunci când comunitățile locale și întreprinderile sunt implicate activ, proiectele de mobilitate rurală pot promova un sentiment de responsabilitate. Acest lucru garantează că soluțiile propuse răspund cu adevărat nevoilor locuitorilor. Adoptarea unei abordări cu mulți actori încurajează participarea unor grupuri diverse și promovează cooperarea între principalele părți interesate.

### 4. Sprijin

Sprijinul politic din partea autorităților regionale, naționale și europene este absolut necesar pentru finanțarea mobilității rurale. Un astfel de sprijin vine adesea prin schimbul de cunoștințe, date și bune practici pentru soluții de mobilitate rurală.

**Figura 3 Repere ale inițiativei de parteneriat KITE din Kilkenny, Irlanda**



### Puncte forte, active și instrumente în comunitățile rurale

Zonele rurale posedă puncte forte unice care pot spori considerabil succesul proiectelor de mobilitate. O înțelegere profundă a nevoilor locale permite comunităților rurale să dezvolte soluții țintite care abordează eficient provocările specifice de mobilitate. Zonele rurale demonstrează, de asemenea, o flexibilitate remarcabilă în obținerea de finanțare, găsind adesea modalități creative de a combina resursele publice și private pentru a sprijini inițiativele. În plus, legătura puternică dintre mobilitate și dezvoltarea comunității amplifică impactul social al proiectelor, făcându-le mai relevante și mai durabile în contextul local. Figura 3 arată modul în care diferite părți interesate au cooperat în Kilkenny, Irlanda. Voluntariatul este un alt punct forte cheie, locuitorii locali implicându-se frecvent în sprijinirea și menținerea serviciilor de mobilitate, promovând un puternic sentiment de responsabilitate, de exemplu, BürgerBus în județul Kusel, Germania, prezentat în Figura 4. Mai mult, nivelurile ridicate de coeziune socială și identitatea rurală comună oferă o bază solidă pentru opțiunile de mobilitate bazate pe comunitate sau partajate.

**Figura 4 BürgerBus transport la cerere în Oberes Glantal, Germania.**

Sursa: BürgerBus Oberes Glantal



### 3. CADRE FINANCIARE PENTRU SERVICIILE DE MOBILITATE PARTAJATĂ ÎN MEDIUL RURAL

În dezvoltarea soluțiilor de mobilitate rurală, cadrele financiare pot fi, în general, împărțite în trei categorii principale:

- **Servicii comerciale**, ce operează pe un model financiar sustenabil, în care veniturile din tarifele de utilizare, sponsorizări și alte surse de venit sunt suficiente pentru a acoperi costurile, permițând adesea obținerea de profit. În contextul rural, serviciile comerciale se pot baza adesea pe fluxuri suplimentare de venit sau pe parteneriate public-private pentru a acoperi deficitul, chiar dacă nu sunt clasificate oficial drept „subvenționate”.
- **Servicii subvenționate**, acestea dimpotrivă, se confruntă cu costuri operaționale mai mari decât veniturile generate; acestea se bazează pe subvenții externe pentru a acoperi acest deficit, asigurând continuitatea accesului la mobilitate în zonele rurale. Aceste servicii sunt supuse reglementărilor UE și politicilor naționale de achiziții publice.
- **Servicii bazate pe voluntariat** ce valorifică implicarea comunității pentru a menține costurile scăzute, voluntarii ocupând adesea roluri precum șoferi sau personal administrativ. Această implicare a voluntarilor contribuie la reducerea cheltuielilor cu forța de muncă, aducând costurile totale mai aproape de, sau uneori chiar sub, veniturile generate. Acest lucru poate face ca astfel de servicii să fie mai fezabile din punct de vedere financiar și sustenabile pentru mediul rural.

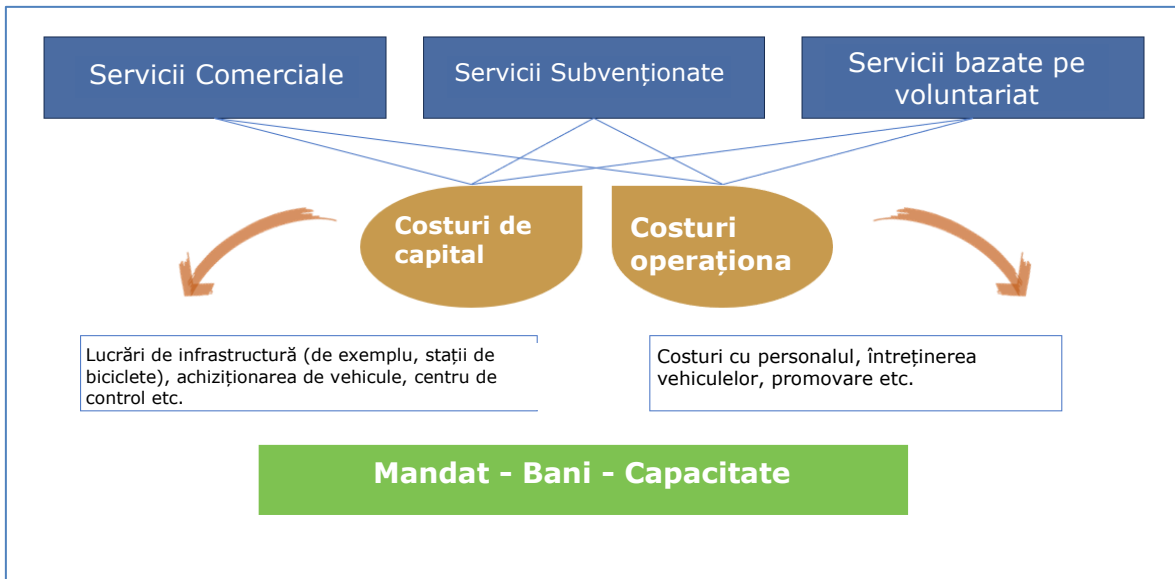
Pornind de la distincțiile dintre aceste trei cadre financiare, este important să se distingă modul în care costurile de capital și cele operaționale sunt gestionate în cadrul fiecărui model. *Serviciile comerciale* suportă integral responsabilitatea atât pentru investițiile de capital, cât și pentru cheltuielile operaționale; operatorii de transport furnizează propriile flote pentru susținerea serviciilor. *Serviciile subvenționate*, deși funcționează similar, necesită subvenții publice pentru a acoperi costurile operaționale cheie, cum ar fi forța de muncă, combustibilul, întreținerea vehiculelor etc.; și/sau pentru a acoperi costurile de finanțare a vehiculelor. În unele cazuri, autoritățile de management pot finanța și deține flota, permițând utilizarea partajată între servicii. În unele țări, serviciile comerciale sunt preferate și au o libertate considerabilă. În alte țări, serviciile comerciale trebuie să se încadreze în planul general și să nu „perturbe” serviciile subvenționate. În cele din urmă, *serviciile bazate pe voluntariat* reușesc adesea să minimizeze atât costurile de capital, cât și cele operaționale, deoarece voluntarii îndeplinesc frecvent funcții de conducere și de back-office - și în unele cazuri își furnizează propriile vehicule (pentru servicii bazate pe mașini). Acest lucru permite un model de ridesharing rentabil, care este potrivit în special pentru comunitățile rurale.

Indiferent de cadrul financiar existent sau planificat a fi abordat, întotdeauna e necesar a fi luare în considerare aspectele mandat – bani – capacitate:

- **Mandat:** Cine are mandatul legal și capacitatea organizațională și de resurse umane de a acționa în domeniul mobilității rurale?
- **Bani:** Cine deține resursele financiare necesare pentru a opera un serviciu de mobilitate?
- **Capacitate:** Cine are capacitatea instituțională, operațională și tehnică de a gestiona un serviciu de mobilitate rurală?

**Figura 5 Cadre financiare pentru soluții de mobilitate**

Sursa: SMARTA-NET



**Figura 6 Cadre financiare pentru DRT-uri în Medio Tejo, Portugalia**

**Învățând din practică: Viabilitatea financiară a serviciilor DRT în regiunea Medio Tejo, Portugalia**

Serviciile de Transport la Cerere (DRT) implementate în diferite municipalități din regiunea Medio Tejo, în Portugalia, au un mandat public. Acestea sunt gestionate de CIMT - *Comunidade Intermunicipal Medio Tejo* care le proiectează în conformitate cu nevoile exprimate de către municipalitățile locale. Autoritățile locale sunt responsabile de contractarea operatorilor de taxi pentru operarea serviciilor.



Viabilitatea financiară a serviciilor este garantată de:

- Fonduri locale de către municipalități
- Fonduri naționale:
  - o Fundo Ambiental, un program național care finanțează reducerea prețului biletelor de transport public la nivel național
  - o PART, un program de sprijinire a reducerii tarifelor la transportul public
  - o PROTRansP, un program de sprijinire a densificării și consolidării serviciilor de transport public
- Veniturile din tarife acoperă aproximativ 16% din costurile de operare a serviciilor
- Acord cu operatorii de taxi care garantează servicii de înaltă calitate cu costuri operaționale reduse

Această formulă mixtă a permis extinderea serviciilor de la prima implementare pilot din 2012 și a garantat tendințe pozitive în ceea ce privește numărul de utilizatori și implementări de succes în diferite regiuni precum Coimbra și Médio Tejo<sup>9</sup>

Soluțiile de mobilitate partajată rurală pot adopta o varietate de structuri organizaționale pentru a răspunde diverselor nevoi operaționale. Operarea unui serviciu de mobilitate cuprinde mai multe sarcini esențiale, inclusiv asistența clienților, logistica și realocarea vehiculelor, asistența IT și întreținerea platformelor digitale.

Aceste sarcini pot fi gestionate prin diferite cadre organizaționale, așa cum este ilustrat în Figura 7. Opțiunile variază de la externalizare către o companie externă, atribuirea responsabilităților unei companii municipale interne, implementarea de soluții bazate pe

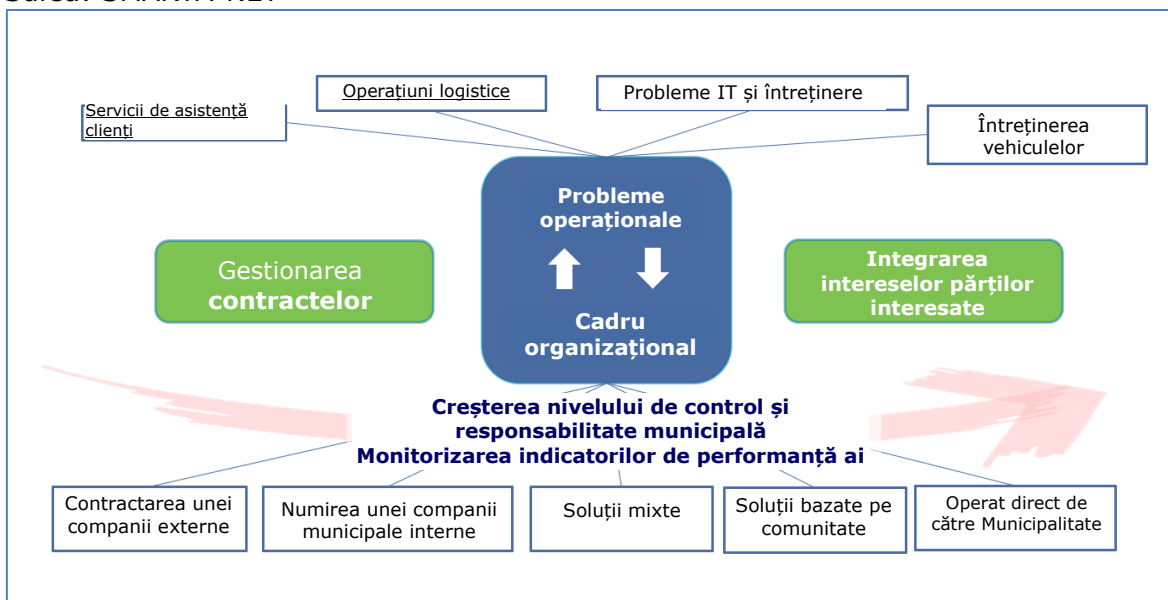
<sup>9</sup>Pentru mai multe detalii, consultați prezentarea „Mecanisme și oportunități de finanțare pentru soluții de mobilitate rurală în Portugalia” (2024), disponibilă la [https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03\\_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal.pdf.pdf](https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal.pdf.pdf)

comunitate sau operarea directă a serviciului de către municipalitate, nivelul de responsabilitate al autorității locale crescând în cadrul acestor opțiuni<sup>10</sup>.

În cadrul aceleiași municipalități, diferite tipuri de servicii de mobilitate pot fi contractate și finanțate în moduri variate. În plus, gestionarea eficientă a contractelor și alinierea intereselor și nevoilor părților interesate sunt cruciale pentru succes.

### Figura 7 Gestionarea problemelor organizaționale și operaționale

Sursa: SMARTA-NET



### Figura 8 Serviciul Sopotniki door-to-door din Slovenia

#### Învățând din practică: Serviciul Sopotniki de la ușă la ușă

Serviciul de transport de la ușă la ușă Sopotniki<sup>11</sup> operează în 16 municipalități și în afara acestora în Slovenia și servește ca un bun exemplu de structură organizațională și operațională eficientă. Sopotniki oferă servicii de mobilitate gratuite pentru vârstnici, bazate pe un model de solidaritate care angajează voluntari (în mare parte persoane pensionate) ca șoferi. Serviciul a înregistrat un mare succes de la lansarea sa în 2017, crescând numărul de utilizatori de la 312 inițial la peste 5.300 în 2022. Acest succes se datorează în mare parte parteneriatelor public/privat și privat/privat care susțin modelul de afaceri al serviciului și prin cooperarea strânsă a municipalităților implicate. De fapt, serviciul este administrat de institutul ONG Sopotniki și primește sprijin din partea municipalităților și a altor sponsori privați și publici. Acesta are o echipă dedicată cu 19 angajați cu normă întreagă pentru coordonarea grupurilor locale și coordonarea generală (4 angajați de Institutul Sopotniki, 13 angajați de partenerii de proiect – municipalități, Crucea Roșie, Centre de Asistență Socială etc.) și o rețea extinsă de 263 de voluntari ca șoferi.

Principalele surse de finanțare sunt reprezentate de:

- donații de la utilizatori, companii private și sponsorizări reprezentând aproximativ 5% din sursele de finanțare;
- fonduri publice (granturi de la municipalități) reprezentând aproximativ 75% din sursele de finanțare;
- venituri, reprezentând aproximativ 20% din sursele de finanțare, care sunt reinvestite în cadrul organizației pentru a sprijini și extinde în continuare serviciile



<sup>10</sup>Detalii despre diferite cadre operaționale și organizaționale și cerințe financiare pentru soluții de mobilitate partajată rurală au fost raportate în două Rapoarte SMARTA-NET specifice: Ghidul SMARTA-NET privind Soluțiile de Mobilitate Partajată Rurală, 2024, și Catalogul SMARTA-NET al Soluțiilor de Mobilitate Partajată Rurală.

<sup>11</sup> <https://www.sopotniki.org/home.html>

## 4. ETAPIZAREA STRATEGIILOR DE FINANȚARE ȘI FINANCIARE

Cunoștințele limitate din domeniu și lipsa experienței sectoriale în obținerea de finanțare pentru serviciile de mobilitate rurală pot fi obstacole semnificative pentru comunitățile rurale. Deși acestea pot avea experiență anterioară în obținerea de finanțare pentru proiecte din alte sectoare, domeniul mobilității poate fi nou pentru ele. Pentru a facilita navigarea în domeniul mobilității rurale, proiectul SMARTA-NET a dezvoltat o abordare etapizată. Cele 10 etape sunt concepute pentru a ghida municipalitățile rurale și practicienii în înțelegerea, pregătirea și depunerea unor propuneri de finanțare solide, inclusiv a strategiei financiare, pentru proiecte de mobilitate și pentru asigurarea sustenabilității serviciilor vizate pe termen lung. Acest proces este ilustrat în Figura 9.

**Figura 9** Abordare etapizată pentru strategiile financiare și de finanțare a mobilității rurale

Sursa: SMARTA-NET



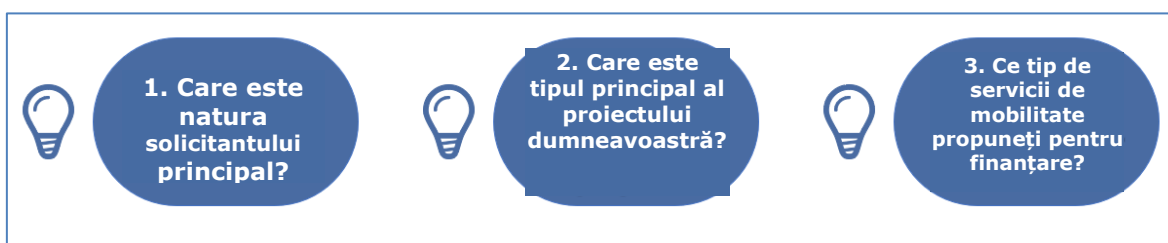
Fiecare capitol se bazează pe elemente cheie necesare pentru elaborarea unui plan de proiect solid - de la identificarea provocărilor și a avantajelor din comunitățile rurale, la evaluarea cadrelor financiare practice și la definirea componentelor esențiale ale proiectului. Această abordare structurată va ajuta autoritățile locale să navigheze prin peisaje complexe de finanțare, să evalueze clar cerințele financiare și să dezvolte propuneri convingătoare care abordează considerațiile de reglementare și de piață specifice mobilității rurale.

## 5. DEFINIREA ELEMENTELOR CHEIE ALE PROIECTULUI

Fundamentul unei propuneri de finanțare de succes începe cu o definiție clară și detaliată a aspectelor principale ale proiectului. Este esențială identificarea solicitantului principal, pentru a stabili credibilitatea și a determina criteriile de eligibilitate în cadrul oportunităților de finanțare. La fel de important este precizarea tipului principal al proiectului, aria geografică vizată și nivelul de maturitate, asigurând alinierea cu prioritățile de finanțare și obiectivele programului. În cele din urmă, definirea tipului specific de servicii de mobilitate vizate pentru finanțare permite o concentrare precisă asupra abordării nevoilor locale, îndeplinind în același timp criteriile potențialilor finanțatori.

### Figura 10 Definierea elementelor cheie ale proiectului – Pașii 1-3

Sursa: SMARTA-NET



### Pasul 1: Care este natura solicitantului principal

Natura solicitantului principal poate influența aspecte precum autoritatea de a acționa, credibilitatea, eligibilitatea pentru anumite programe/surse de finanțare, capacitatea de a obține permisiuni și istoricul financiar. Cu toate acestea, poate aduce și unele limitări. Acestea includ ritmul în care lucrurile se pot mișca, inclusiv aprobările interne, achizițiile și alte procese care trebuie urmate, nivelul de flexibilitate și adaptarea *ad hoc*. Acestea se adaugă la capacitatea unui solicitant de a dezvolta o propunere bună și capacitatea de a o implementa cu succes atunci când/dacă finanțarea este asigurată.

Aici intervin parteneriatele și colaborarea, pentru a extinde capacitățile dincolo de ceea ce poate oferi solicitantul principal dacă acționează singur. Într-adevăr, proiectele și inițiativele de mobilitate rurală pot fi propuse de diferiți lideri, fiecare cu propriile nevoi și obiective unice. Proiectele de mobilitate rurală dezvoltate individual pot avea impact limitat, în timp ce atunci când sunt dezvoltate în parteneriate, acestea pot conduce la rezultate mai substanțiale.

Tabelul 2 rezumă potențialul de acțiune al fiecărui tip de solicitant principal, evidențiind nevoile, oportunitățile și obiectivele specifice. Tabelul prezintă „limitările potențiale” pentru fiecare tip de solicitant principal, în special dacă acționează singur. „Limitările” ajută la identificarea motivelor pentru care solicitantul principal ar putea beneficia de un parteneriat.

**Tabelul 2 Potențial, obiective, limitări și parteneriat pentru solicitanții principali vizați**

Sursa: SMARTA-NET

	Potențial de acțiune	Obiective țintă	Potențiale limitări	Oportunități de parteneriat
Municipalități rurale	Organizarea, cofinanțarea și implementarea soluțiilor de transport local. Acestea pot gestiona eficient modernizările infrastructurii și pot colabora cu alte entități pentru a asigura furnizarea serviciilor.	Îmbunătățirea serviciilor locale de mobilitate, modernizarea infrastructurii (de exemplu, spații publice, noduri de transport) și colaborarea cu entități externe pentru a satisface nevoile locuitorilor.	Mandat limitat la teritoriul lor specific. Personal insuficient/inexistent pentru dezvoltarea proiectelor sau implementarea lor pe teren. Buget limitat pentru proiecte noi/extinse. Nicio modalitate directă de implementare a unor servicii de mobilitate.	Cooperarea cu ONG-uri, operatori de transport, autorități regionale și chiar entități comerciale pentru a pune în comun resurse, a dezvolta împreună soluții și a întreprinde evaluări comune ale nevoilor de mobilitate rurală.
Operatori/autorități de transport	Implicare proactivă în operarea și extinderea rețelelor de transport, asigurând accesibilitatea și echitatea în serviciile de mobilitate rurală.	Extinderea rețelei transportului teritorial, abordând lacunele actuale și asigurând servicii sustenabile și scalabile.	Flexibilitate limitată pentru noile inițiative de mobilitate. Cadre rigide care împiedică inovarea; Resurse limitate pentru investiții. Dificultate în coordonarea cu alte sectoare sau părți interesate.	Colaborarea cu municipalitățile, autoritățile regionale și alți operatori privind extinderea serviciilor, integrarea tehnologiei și asigurarea sprijinului financiar și de reglementare.
ONG-uri / Grupuri comunitare	Susținerea soluțiilor de transport incluzive și echitabile în zonele rurale. Acestea pot reprezenta nevoile de mobilitate ale populațiilor sub-deservite și pot aborda lacunele în furnizarea serviciilor publice.	Asigură soluții de transport rural care răspund nevoilor comunității, sunt incluzive și oferă acces adecvat la servicii pentru toți locuitorii. Susține schimbările de politici și implicarea activă în co-crearea serviciilor.	Fonduri insuficiente pentru proiecte la scară largă sau pe termen lung. Expertiză limitată în dezvoltarea și operarea serviciilor de mobilitate. Dependența de voluntari, afectând continuitatea și fiabilitatea. Lipsa autorității formale de a gestiona proiecte de mobilitate.	Colaborarea cu autoritățile locale, autoritățile de transport sau entitățile comerciale pentru a dezvolta împreună soluții de transport, cum ar fi serviciile oferite de voluntari sau schemele de mobilitate partajată. Contribuția la mobilizarea finanțării.

Organizații de turism	Organizațiile de turism pot lucra pentru a promova opțiuni de mobilitate sustenabilă pentru vizitatorii zonelor rurale, reducând impactul asupra mediului și îmbunătățind experiențele vizitatorilor.	Asigură că turismul rural susține sustenabilitate a mediului, oferind vizitatorilor acces la opțiuni de transport ecologice, cum ar fi microbuze electrice, biciclete comune sau vehicule electrice.	Concentrarea pe sezon poate duce la o cerere inconsistentă. Lipsă de expertiză în planificarea transporturilor. Acces limitat la finanțare pentru transport. Capacitate restrânsă de coordonare cu nevoile mai largi ale comunității.	Colaborarea cu operatorii de transport, autoritățile locale și alte entități (de exemplu, unități de cazare) pentru a oferi servicii de transport integrate, sporind sustenabilitate a și reducând amprenta de carbon a călătoriilor.
Entități comerciale	Sprrijină mobilitatea rurală prin cofinanțarea și promovarea soluțiilor care cresc accesul la zonele rurale, integrând adesea energie verde și tehnologii de mobilitate pentru a îndeplini obiectivele de sustenabilitate .	Îmbunătățire acces la zonele rurale pentru angajați, clienți și utilizatori țintă. Promovarea soluțiilor de mobilitate care se aliniază cu obiectivele de sustenabilitate și îmbunătățire operațională.	Serviciile de mobilitate nu reprezintă activitatea lor principală. Riscuri financiare asociate cu investițiile în activități non-centrale. Lipsă de influență directă asupra reglementărilor sau politicilor de transport. Adesea vizând segmente specifice de clienți.	Parteneriate cu municipalități și operatori de transport pentru a implementa infrastructura necesară (de exemplu, stații de încărcare pentru vehicule electrice) și a asigura dezvoltarea de soluții de transport rural cofinanțate.

**Figura 11 Serviciu de partajare autoturism bazat pe comunitate în zona rurală Villerouge-Termenès**

**Învățând din practică: Partajarea mașinilor în comunitate, într-o comunitate rurală**

Proiectul de mașini electrice în sistem de car-sharing din Villerouge-Termenès este un exemplu excelent de inițiativă comunitară care abordează provocările mobilității rurale. Având în vedere distanțele lungi până la serviciile esențiale și transportul public limitat, proiectul îmbunătățește accesul locuitorilor oferind un vehicul electric pentru deplasări scurte pe o rază de 40 până la 80 km, facilitând vizitele la magazine alimentare, unități medicale și altele. În plus, vehiculul deservește turiștii, promovând explorarea atracțiilor din apropiere din regiunea catară.



Serviciul s-a bucurat de o participare semnificativă, aproape o treime din cei 150 de locuitori ai satului fiind implicați, încurajând interacțiunea comunității prin discuții organizate. Sprijinind echipele primăriei în promovarea mobilității verzi, inițiativa satisface nevoile de transport la un tarif accesibil de 6 EUR pe jumătate de zi, încurajând totodată

Credite : primăria din Villerouge-Termenès

adoptarea vehiculelor electrice. Proiectul îmbunătățește conectivitatea cu zonele învecinate, susține turismul local și creează interacțiuni sociale prin partajarea autoturismelor. Investiția totală pentru acest proiect s-a ridicat la 177.656 EUR. Finanțarea a fost asigurată din diverse surse.

Achiziționarea și instalarea carportului fotovoltaic și a punctului de încărcare		Achiziționare și gestionare mașini electrice (inclusiv aplicație online și site web timp de 3 ani)	
Guvernul Național	€61,000	FEADR	€29,667
Județul Aude	€26,600	Județul Aude	€2,524
Furnizor de energie SYADEN	€10,500	Regiune	€4,040
Municipalitate	€32,200	Municipalitate	€10,123
Costul pentru sat este de 1.000 € pe an, pentru a asigura funcționarea acestui serviciu (plata platformei online, curățenie, asistență pentru utilizatori...)			

## Etapa 2 : Care este tipul principal al proiectului dumneavoastră ?

Atunci când se implementează o nouă inițiativă de transport, definirea clară a obiectivului principal al proiectului este esențială. Acest lucru va oferi o indicație timpurie a amplitudinii, mixului și duratei cerințelor de finanțare; a utilizatorilor țintă probabili și a potențialilor beneficiari; și a resurselor/facilităților și a parteneriatelor potențiale care s-ar potrivi cel mai bine proiectului.

Având un obiectiv clar definit ajută la stabilirea unor obiective clare, la alocarea resurselor și la implicarea părților interesate relevante. La rândul său, acest lucru va ajuta potențialii finanțatori să înțeleagă esența propunerii; să ofere o indicație timpurie a aspectelor pe care ar putea sau nu să fie dispuși să le finanțeze; și, eventual, să ofere sfaturi cu privire la modul în care propunerea ar putea fi adaptată pentru a se alinia mai bine la criteriile lor de finanțare.

Mai jos sunt prezentate patru tipuri cheie (listă neexhaustivă) de proiecte de mobilitate și considerații referitoare la acestea. Aceste exemple ar putea ajuta la clarificarea modului de eficientizare a unei idei de proiect.

### Tabloul 3 Tipuri cheie de proiecte de mobilitate în zonele rurale

Sursa: SMARTA-NET

Tipul A: Serviciu de mobilitate generală pentru o zonă	
Scop	Îmbunătățirea accesului la transport pentru o anumită zonă geografică.
Domeniu de aplicare	Un proiect general de mobilitate s-ar putea concentra pe diferite aspecte, cum ar fi îmbunătățirea transportului public, introducerea serviciilor la cerere, îmbunătățirea infrastructurii pentru biciclete și pietoni și reducerea dependenței de mașină pentru a crește accesibilitatea pentru rezidenți, navetiști și turiști.
Structura proiectului	Un proiect de mobilitate generală la nivelul unei zone va avea, prin natura sa, o arie geografică largă, va consta în servicii multiple și poate include mai multe moduri de transport. Acest lucru riscă o pierdere a focalizării și dificultăți în echilibrarea cerințelor diferitelor elemente. Un astfel de proiect este probabil

		să implice mai multe părți interesate, implementări multiple paralele și potențial diferite surse/combinații de finanțare pentru fiecare tip de serviciu. Prin urmare, va necesita o conducere puternică și o coordonare eficientă.
Recomandări cheie		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Baza proiectului:</b> Aliniați proiectul cu planurile și politicile locale de mobilitate pentru a spori credibilitatea și a obține sprijin.</li> <li>• <b>Utilizatori țintă:</b> Identificați clar principalele nevoi de mobilitate și asociați-le cu tipuri specifice de servicii pentru a ajuta la dezvoltarea studiului de fezabilitate.</li> <li>• <b>Integrare:</b> Asigurați o integrare instituțională, organizațională și financiară fluentă cu rețelele de transport public existente.</li> <li>• <b>Sustenabilitate:</b> integrați moduri de transport durabile, cum ar fi vehicule cu emisii reduse, autobuze electrice sau sisteme de biciclete electrice, în special în zonele sensibile.</li> <li>• <b>Planificare pe termen lung:</b> Concentrați-vă pe creșterea și dezvoltarea viitoare, anticipând schimbările în cererea de servicii și nevoile de mobilitate.</li> </ul>
<b>Tip B: Serviciu de mobilitate pentru o destinație specifică</b>		
Scop		Asigurați opțiuni de transport fiabile și convenabile către și dinspre o destinație rurală specifică, cum ar fi un sat, o atracție turistică sau un centru de servicii comunitare.
Domeniu de aplicare	de	Îmbunătățiți accesibilitatea pentru rezidenți și vizitatori prin conectarea destinației rurale la legături și noduri cheie de transport, cum ar fi orașele din apropiere, stațiile de transport public sau gările.
Structura proiectului		Structura este de obicei mai localizată în comparație cu inițiativele la nivel zonal și implică adesea servicii mai puține, însă mai concentrate,. Proiectul se poate baza pe soluții țintă de transport, cum ar fi microbuze sau servicii flexibile la cerere, care sunt strâns coordonate cu sistemele regionale de transport public, conectând utilizatorii cu principalele noduri de tranzit. Această abordare reduce complexitatea, dar poate implica în continuare mai mulți parteneri, inclusiv autorități, furnizori de transport și companii locale. Finanțarea ar putea proveni dintr-un combinație de surse publice și private, în special în cazul în care serviciul sprijină afacerile locale sau promovează turismul și necesită o coordonare eficientă pentru a asigura adaptabilitatea acestuia la fluctuațiile sezoniere.
Recomandări cheie		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Parteneriate:</b> Colaborați cu afacerile locale pentru cofinanțare și marketing comun pentru a reduce costurile.</li> <li>• <b>Densitate Scăzută a Populației și Provocări Teritoriale:</b> Proiectați servicii flexibile și rentabile (de exemplu, curse la cerere sau partajate); Planificați pentru distanțe lungi și teren dificil.</li> <li>• <b>Implicare locală:</b> Adaptați serviciile la nevoile și programul comunității.</li> <li>• <b>Durabilitate:</b> Utilizați opțiuni ecologice, cum ar fi vehiculele electrice, acolo unde este posibil.</li> </ul>
<b>Tipul C: Proiect de dezvoltare/activitate care necesită un element de mobilitate</b>		
Scop		Integrați soluțiile de transport în dezvoltarea de noi infrastructuri sau activități rurale, cum ar fi un proiect de locuințe, un centru agricol sau un centru comunitar.
Domeniu de aplicare	de	În zonele rurale, nevoile de mobilitate trebuie considerate ca parte a unor planuri de dezvoltare mai ample. Aceasta implică

		<p>asigurarea faptului că orice proiect nou - fie că este vorba de o dezvoltare rezidențială, un parc de afaceri sau o facilitate recreativă - include o componentă de transport bine gândită. Scopul este de a oferi conexiuni accesibile și eficiente către regiunea mai largă, contribuind la reducerea izolării rurale și permițând dezvoltarea să prospere, asigurându-se că oamenii pot ajunge la și de la locație cu ușurință, fără a fi obligați să își folosească mașina.</p>
Structura proiectului		<p>Componentele de mobilitate din proiectele de dezvoltare sunt de obicei integrate în cadrul mai larg al proiectului, necesitând alinierea cu obiectivele generale și calendarele inițiativei principale. Elementul de transport ar trebui să fie conceput pentru a completa și a spori accesibilitatea dezvoltării, asigurând conectivitatea cu așezările și rețelele de transport din vecinătate. Acest lucru ar putea implica noi infrastructuri, cum ar fi servicii de navetă, piste pentru biciclete sau proiecte prietenoase cu pietonii, precum și parteneriate cu furnizorii de transport public. Este esențial un accent puternic pe colaborarea părților interesate, deoarece proiectul va implica adesea dezvoltatori, autorități locale și utilizatori finali. Finanțarea ar putea proveni din surse mixte, inclusiv granturi publice, investiții private sau contribuții din partea proiectului de dezvoltare în sine.</p>
Recomandări cheie		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastructură existentă limitată: Zonele rurale duc adesea lipsă de servicii de transport public, așadar soluțiile de transport trebuie să umple acest gol. Opțiunile ar putea include stabilirea unei noi rute de autobuz, transport la cerere sau vehicule comunitare partajate.</li> <li>• Integrarea cu zonele învecinate: Asigurați-vă că dezvoltarea se conectează la servicii esențiale, cum ar fi centrale de asistență medicală, educație și de ocupare a forței de muncă din orașele sau municipiile apropiate.</li> <li>• Implicarea părților interesate: Lucrați îndeaproape cu rezidenții locali, consiliile și întreprinderile pentru a alinia soluția de mobilitate cu nevoile comunității și la condițiile locale.</li> </ul>
<b>Tipul D: Mobilitate comercială de nișă (de exemplu, partajarea mașinilor)</b>		
Scop		<p>Oferiți servicii de transport specializate, concepute pentru a satisface nevoile comerciale sau comunitare specifice din zonele rurale.</p>
Domeniu aplicare	de	<p>În contextul rural, serviciile de nișă pentru mobilitate se concentrează adesea pe abordarea lacunelor unice în transport pentru anumite grupuri de utilizatori sau activități. Acestea ar putea include servicii de partajare a mașinilor pentru comunitățile cu acces limitat la vehicule sau servicii de transport agricol care ajută fermierii locali să transporte produsele către piețe. Având în vedere populația dispersată și distanțele lungi din zonele rurale, aceste servicii trebuie să fie eficiente din punct de vedere al costurilor și adaptate nevoilor specifice, asigurându-se că sunt atât practice, cât și viabile din punct de vedere financiar.</p>
Structura proiectului		<p>Proiectele de nișă în mobilitate sunt structurate în jurul unor servicii la scară mică, țintite, adaptate nevoilor sau activităților specifice ale utilizatorilor. Aceste proiecte implică adesea mai puține părți interesate, cu un singur operator sau o cooperativă care gestionează serviciul. În funcție de context, acestea se pot baza pe modele gestionate de comunitate, parteneriate cu companii locale sau colaborări public-private. Având în vedere</p>

	natura lor specializată, aceste proiecte necesită o identificare clară a grupurilor de utilizatori și a cererii, cu modele de servicii flexibile care se pot adapta la schimbări. Finanțarea provine de obicei dintr-o combinație de contribuții comunitare, subvenții locale și investiții private. Pentru a rămâne viabil, structura proiectului ar trebui să includă un plan de afaceri solid, axat pe eficiența costurilor, scalabilitate și adaptabilitatea serviciilor.
Recomandări cheie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abordarea lacunelor rurale: Identificați provocările specifice de mobilitate din zonele rurale, cum ar fi transportul public cu frecvență redusă sau lipsa proprietății asupra vehiculelor private, și proiectați soluții adaptate contextului local.</li> <li>• Soluții comunitare: Implicați afacerile locale, unitățile de cazare, facilitățile și grupurile comunitare în crearea și gestionarea serviciului. De exemplu, serviciile cooperative de partajare a mașinilor sau de partajare auto pot fi dezvoltate și întreținute de către părțile interesate locale.</li> <li>• Tehnologie și Accesibilitate: Valorificați tehnologia, cum ar fi aplicațiile mobile, pentru a coordona partajarea curselor, dar luați în considerare și limitările de bandă largă digitală. Asigurați-vă că serviciile sunt accesibile populațiilor în vârstă sau celor fără acces la tehnologie digitală.</li> <li>• Scalabilitate: Începeți cu proiecte mici și extindeți-le pe măsură ce crește cererea, menținând costurile operaționale reduse cu modele flexibile, cu utilizare partajată.</li> </ul>

## Figura 12 Proiectul VysoMarch la granița dintre Austria și Slovacia

### Învățând din practică: Proiectul VysoMarch la granița dintre Austria și Slovacia

Principalul obiectiv al proiectului VysoMarch este de a promova mobilitatea durabilă și ecologică și de a consolida rețelele transfrontaliere dintre Austria și Slovacia. Noua punte pietonală și de ciclism peste râul Morava este destinată să creeze o conexiune atractivă și sigură pentru traficul de zi cu zi și, în același timp, să asigure sustenabilitatea ecologică.

Domeniul de aplicare al proiectului include: i) Construcția podului suspendat (273 metri lungime, 4 metri lățime) pentru a conecta pistele de biciclete și pietonale dintre municipalitatea slovacă Hochstetten și municipalitatea austriacă Marchegg; ii) Măsuri însoțitoare pentru a sprijini mobilitatea durabilă, cum ar fi o pistă separată pentru biciclete pentru o mai mare siguranță, o conexiune rapidă la gara Marchegg, cutii de biciclete securizate, contoare de trafic pentru biciclete și un sistem transfrontalier de semnalizare; iii) Măsuri de conservare a naturii și de protecție a păsărilor: Măsuri de protecție în timpul perioadei de construcție și recultivare ecologică după finalizarea lucrărilor de construcție, inclusiv sfere de avertizare a păsărilor și steaguri pentru a preveni coliziunile.



Credite: [Amt der NÖ Landesregierung](https://www.noe.gv.at/)

Partenerii proiectului sunt districtul autonom Bratislava și guvernul provincial Austria Inferioară. Costurile totale ale proiectului s-au ridicat la 5,9 milioane EUR, din care 5 milioane EUR reprezintă finanțare din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR). Proiectul a fost implementat cu sprijinul Uniunii Europene, Fondul European de Dezvoltare Regională, ca parte a programului de cooperare transfrontalieră Interreg V-A Republica Slovacă-Austria 2014-2020.

### **Etapa 3: Ce tip de servicii de mobilitate propuneți pentru finanțare ?**

Există deja o gamă largă de soluții de mobilitate rurală în diferite contexte rurale din UE, care pot fi grupate în trei tipuri principale:

- **Servicii de transport flexibile**, inclusiv transportul la cerere;
- **Servicii de partajarea a călătoriilor**, cum ar fi carpooling-ul și taxiul partajat;
- **Servicii de partajare a activelor**, inclusiv partajarea de automobile și biciclete.

Acestea devin mult mai eficiente atunci când sunt coordonate sau integrate cu serviciile de transport public rutier și feroviar pe rute fixe.

În plus, este necesar să se ia în considerare:

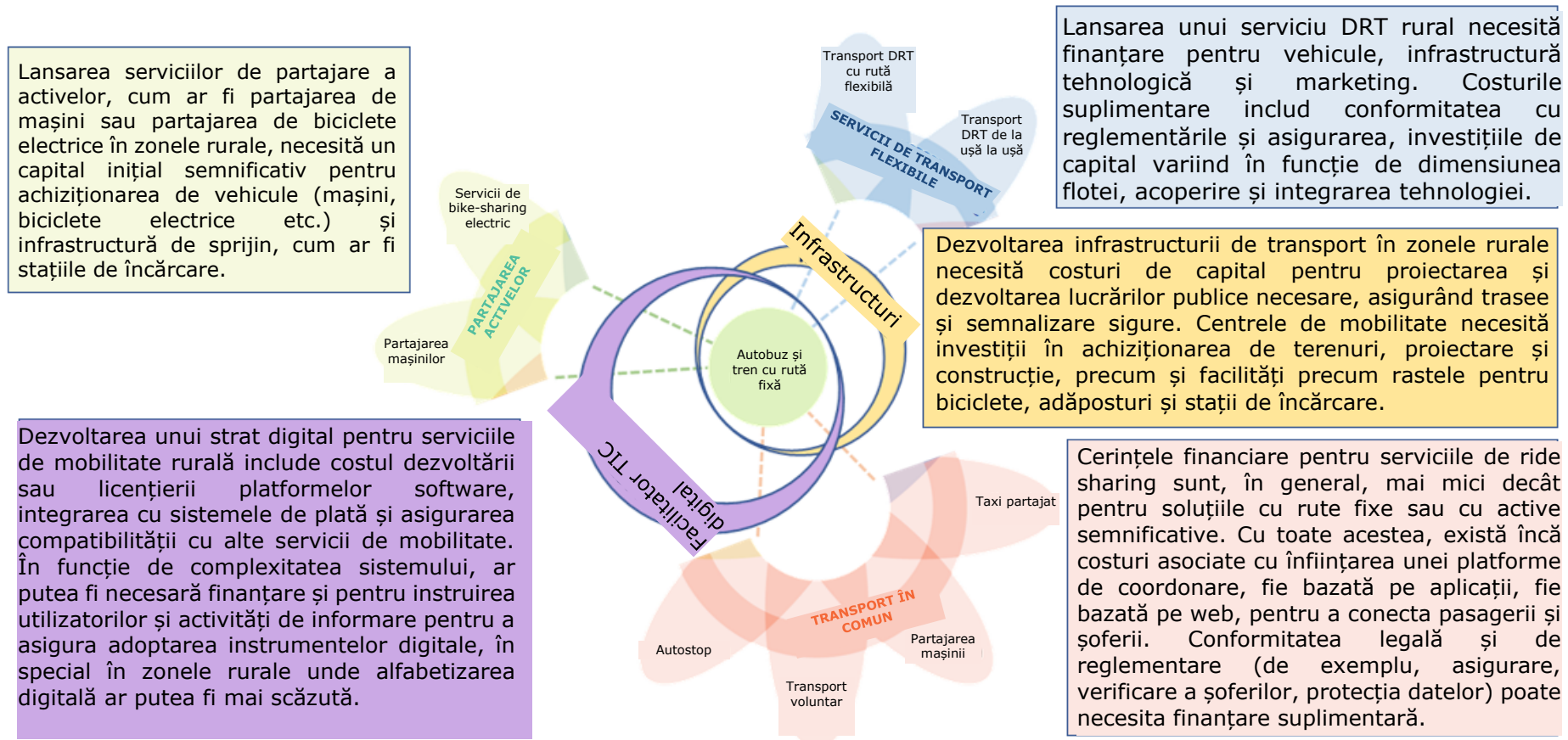
- Infrastructurile fizice care facilitează **mobilitatea activă**, cum ar fi pistele de biciclete și traseele pietonale, precum și centrele de mobilitate și punctele de transfer;
- **Aspectul TIC (tehnologia informațiilor și comunicațiilor) și cel digital**, inclusiv sistemele informatice pentru rezervări, bilete, informații pentru utilizatori etc.

Cerințele de finanțare și cele financiare variază în funcție de tipul de serviciu. O comunitate ar putea să înceapă cu Etapa 3 dacă, de exemplu, știe deja (sau crede că știe) serviciul de mobilitate care urmează să fie propus pentru finanțare. Totuși, recomandăm parcurgerea Etapei 1 și 2, deoarece acestea ar putea ajuta la o reevaluare a celui mai bun mix de participanți și, de asemenea, la dezvoltarea obiectivelor țintă. Acest lucru va fi util ulterior, atunci când solicitantul dorește să prezinte un caz convingător pentru asigurarea surselor de finanțare.

Principalele cerințe financiare și de finanțare pentru fiecare tip de serviciu sunt rezumate mai jos.

**Figura 13 Cerințe de finanțare pentru soluții de mobilitate partajată în mediul rural.**

Sursa: MemEx



**Figura 14 Probleme financiare pentru soluții de mobilitate partajată în mediul rural.**

Sursa: MemEx

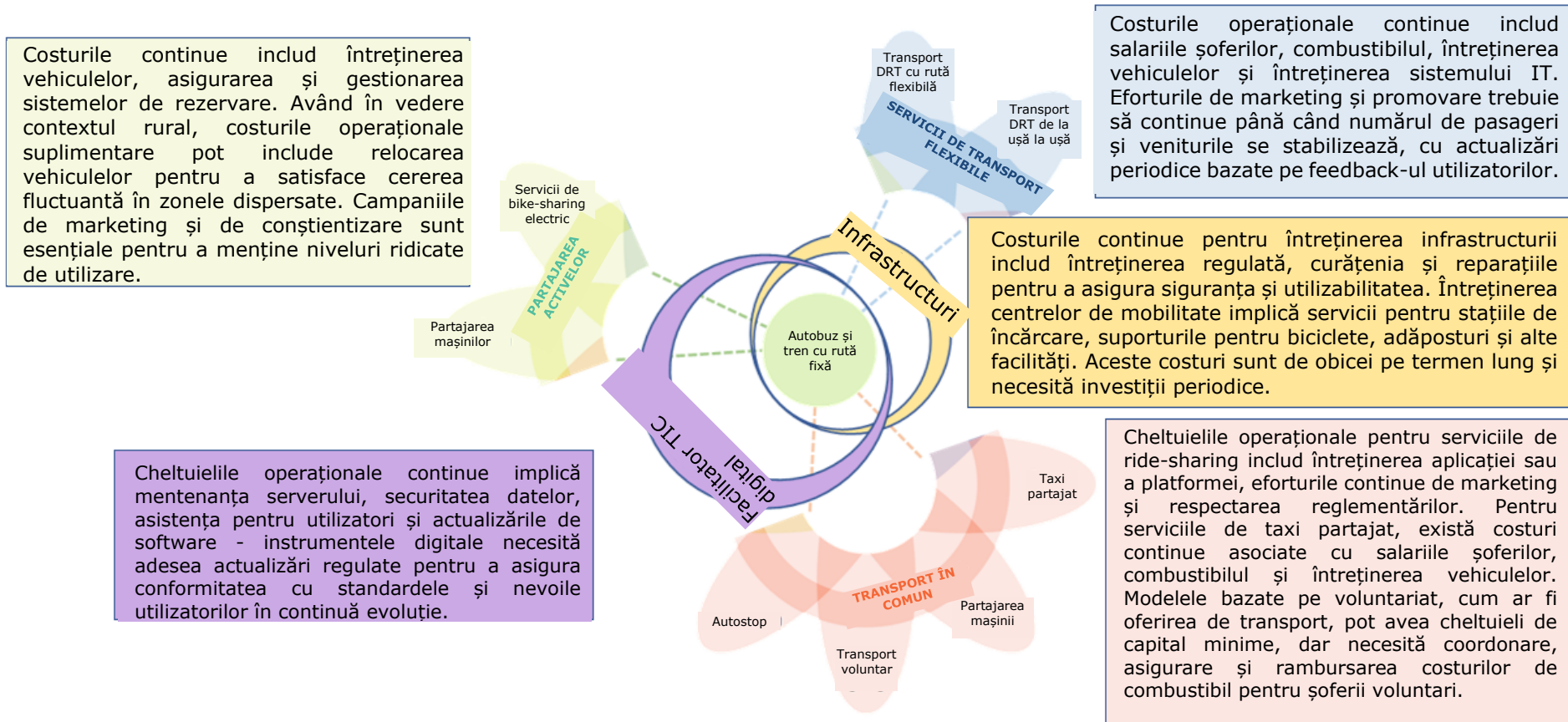


Figura 15 Proiectul SMART Mobility în Valea Garfagnana, Italia.

Sursa: MemEx

**Învățând din practică: Proiectul SMART Mobility în Valea Garfagnana, Italia**

- Inițiativă condusă de **Uniunea Municipalityților Garfagnana**
- Aproximativ **600 mii Euro** finanțare prin **Strategia Italiană pentru Zonele Interne (SNAI) - 2014-2020**
- Măsuri finanțate: i) Definierea **scenariului de servicii** Smart Mobility; ii) **Înființarea Managerului de Mobilitate** a Zonei; iii) **Investiții** Smart Mobility (vehicule și platformă IT);
- **Utilizatorii** ca potențiali furnizori de servicii de mobilitate



**Tip de servicii de mobilitate: mix de soluții**

**Avizier web**

**Autostop web**  
pentru călătorii  
ocasionale în zona rurală  
sau între zone rurale  
învecinate

**Transport la  
cerere**

**Microbuz** cu acoperire a unei  
zone <20 min de centrul  
municipiului sau stația de  
parcare a microbuzului

**Grupuri  
sociale**

Ofertă de transport organizat  
și certificat în cadrul  
comunității locale pentru  
călătorii recurente

## 6. EVALUAREA CERINȚELOR ȘI PLANURILOR DE FINANȚARE

O înțelegere aprofundată a cerințelor de finanțare este crucială pentru asigurarea viabilității financiare și a sustenabilității unui proiect. Aceasta implică determinarea tipului de finanțare necesar, impactul cheltuielilor de capital (Capex) și operaționale (Opex), precum și identificarea mix-ului de finanțare adecvat pentru a echilibra contribuțiile publice și private. Stabilirea scalei de finanțare necesare ajută la alinierea ambițiilor proiectului cu posibilitățile realiste de finanțare, asigurând un plan de finanțare adaptat și realizabil. După cum a fost menționat deja, solicitanții de proiecte pot avea experiență anterioară în alte domenii. Această secțiune își propune să ofere informații despre aspecte specifice mobilității rurale.

### Figura 16 Definierea elementelor cheie ale proiectului – Pasul 4-6

Sursa: SMARTA-NET



#### Pasul 4: Ce tip de finanțare căutați?

Atunci când planifică soluții de mobilitate partajată în mediul rural, municipalitățile se confruntă cu provocarea de a anticipa cerințele și de a asigura finanțare adecvată și corespunzătoare pe parcursul diferitelor faze ale proiectului. Acest pas al Ghidului prezintă considerații cheie pentru finanțarea serviciilor de mobilitate partajată în mediul rural. Acesta își propune să ajute autoritățile locale să navigheze prin diversele nevoi de finanțare, de la conceptualizare până la operarea pe termen lung. Înțelegerea cerințelor financiare distincte în fiecare etapă - dezvoltarea conceptului, planificarea și operarea continuă - asigură că municipalitățile își pot alinia resursele în mod eficient.

Tipurile relevante de finanțare sunt prezentate pe scurt în Figura 17.

## Figura 17 Tipuri de finanțare pentru soluții de mobilitate rurală

Sursa: SMARTA-NET

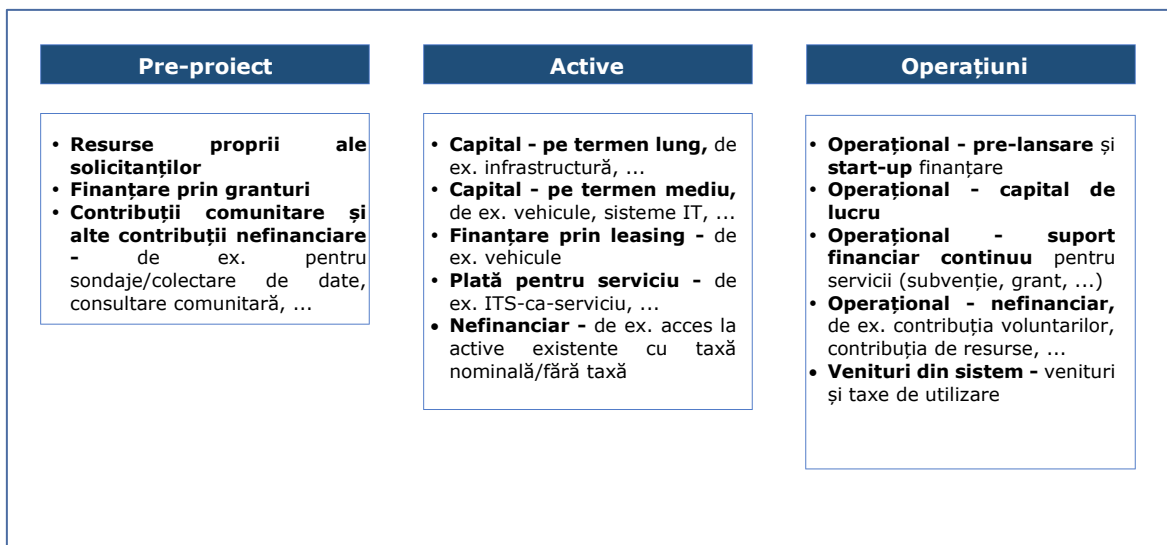


Figura 18 oferă o imagine de ansamblu asupra nevoilor de finanțare în aceste etape, detaliind durata, scopul și tipul de finanțare necesar pentru fiecare. În acest fel se evidențiază modul în care municipalitățile își pot structura finanțarea, de la studiile de fezabilitate inițiale și cheltuielile de capital până la costurile operaționale și sustenabilitatea serviciilor pe termen lung.

Nevoile financiare ale soluțiilor de mobilitate partajată în mediul rural evoluează în faze distincte - concept, planificare și operare - fiecare bazându-se pe etapa anterioară. Inițial, în faza de concept, costurile se concentrează pe studii de fezabilitate pentru a evalua viabilitatea serviciului. De asemenea, se realizează o evaluare inițială a capacității de accesare a fondurilor, asigurând „verificări ale realității” necesare. Aceste costuri influențează direct faza de planificare, unde au loc proiectarea detaliată a serviciilor și cheltuielile de capital, cum ar fi vehiculele și infrastructura IT. O planificare eficientă garantează că investițiile de capital realizate în această fază se aliniază cu modelul operațional preconizat.

Pe măsură ce proiectul trece la faza operațională, apar costuri curente, cum ar fi salariile șoferilor, combustibilul, întreținerea și monitorizarea. Succesul acestei faze depinde în mare măsură de cât de bine sunt gestionate resursele în etapele anterioare. De exemplu, investițiile de capital în vehicule eficiente sau infrastructură digitală pot reduce cheltuielile operaționale pe termen lung, îmbunătățind sustenabilitatea financiară a serviciului. Astfel, fiecare fază este interconectată, deciziile luate în fazele de concept și planificare având un impact direct asupra eficienței și gestionării financiare a fazei operaționale. Este esențial ca toate deciziile să se bazeze pe evaluări realiste.

## Figura 18 Prezentare generală a nevoilor de finanțare în diferite faze ale proiectului

Sursa: SMARTA-NET

	CONCEPT	PLANIFICARE	OPERARE Monitorizare	
Durată	L1-L6	L6-L18	M18-M36	
Tip/scop al finanțării	Studiu de	Planificarea serviciului	Start-up	Costuri operationale
	Proiectare	Cheltuieli de capital		Pilot
		Faza de configurare		

## Figura 19 Sistem de partajare biciclete Sprottenflotte în regiunea Kiel, Germania

### Învățând din practică: Sistemul de partajare biciclete Sprottenflotte în regiunea Kiel, Germania

SprottenFlotte este sistemul de partajare biciclete din Regiunea Kiel. Aproximativ 1.200 de biciclete sunt disponibile pentru închiriere și returnare la aproximativ 200 de stații din orașul Kiel, districtele Rendsburg-Eckernförde și Plön și în regiunea Schlei. Acestea includ și câteva biciclete electrice (pedelec), biciclete cargo și biciclete cargo electrice (e-cargo). Bicicletele pot fi închiriate gratuit sau la tarife foarte avantajoase.

- Tipul de finanțare: 50% fonduri federale (Ministerul Federal pentru Digitalizare și Transporturi (BMDV)) + 50% fonduri municipale (aproximativ 350.000 € fiecare).
- Concept și design: Planul Director de Mobilitate KielRegion a servit drept bază strategică. Planificarea detaliată pentru fiecare oraș a fost dezvoltată în strânsă consultare cu părțile interesate și cu implicarea utilizatorilor.
- Fază pilot: SprottenFlotte a fost lansat în 2019 într-o fază pilot în Kiel și în municipalitățile învecinate. Parteneri cooperativi și cu experiență au fost selectați în această fază înainte ca sistemul să fie introdus permanent și extins în 2021. Proiectul a început ca un proiect pilot și a fost continuat în mod durabil prin finanțare și modele de cooperare continuă. Operațiunile au fost stabilizate după faza pilot și, în cele din urmă, extinse la alte municipalități.
- Cheltuieli de capital (costuri de investiție): Investiția inițială a cuprins costurile de infrastructură pentru stații, biciclete și o campanie majoră de marketing pentru a introduce sistemul.
- Cheltuieli operaționale (costuri operaționale curente): Costurile operaționale au inclus costurile de leasing pentru biciclete, costurile cu personalul, precum și acțiuni limitate de marketing și costurile de producere a unui ghid.



Credite: [KielRegion](#)

Recomandări cheie pentru gestionarea finanțării proiectului includ:

- *Planificare cuprinzătoare*: Începeți cu un studiu de fezabilitate amănunțit pentru a vă asigura că toate aspectele serviciului, de la infrastructură la cerere, sunt luate în considerare înainte de a vă angaja la investiții majore. Acest lucru va ajuta la evitarea costurilor neprevăzute ulterior.
- *Finanțare etapizată*: Asigurați finanțare pe etape pentru a acoperi costurile în fiecare etapă, asigurându-vă că resursele sunt disponibile pe măsură ce proiectul progresează de la concept la funcționare pe termen lung. Această abordare permite, de asemenea, flexibilitate pentru a se adapta la schimbări neprevăzute ale cererii sau nevoilor operaționale.
- *Optimizarea investițiilor de capital*: Investiți în tehnologii și infrastructură scalabile și eficiente din punct de vedere al costurilor pentru a reduce costurile operaționale viitoare. De asemenea, începeți de la o structură simplă și apoi extindeți serviciul și vizați utilizatorii printr-un proces pas cu pas.

- *Monitorizați și ajustați:* Monitorizarea regulată în timpul fazei operaționale este esențială. Deciziile bazate pe date privind rutele, frecvența serviciilor și eficiența vehiculelor pot ajuta la rafinarea furnizării serviciilor și la reducerea cheltuielilor inutile.
- *Valorificați parteneriatele:* Colaborați cu întreprinderile locale, grupurile comunitare și programele guvernamentale pentru a cofinanța aspecte ale proiectului. Parteneriatele pot ușura poverile financiare și pot construi sprijin local pentru serviciu.

## Pasul 5: Care este mix-ul de finanțare?

Bugetele convenționale de transport la nivel național, regional și local nu au fost niciodată suficiente pentru a oferi o acoperire sau un serviciu adecvat pentru mobilitatea rurală<sup>12</sup>. Căutarea unei creșteri a acestor bugete ar putea fi nerealistă sau prea optimistă, deoarece acest lucru ar necesita schimbări semnificative de politici care sunt lente de implementat și puțin probabil să se întâmple în curând. Pentru a produce o schimbare reală în mobilitatea rurală, este esențial să se acceseze un mix mai larg de surse de finanțare, combinând investiții publice, private și alternative pentru o abordare mai integrată.

**Tabelul 4 Mix-ul surselor de finanțare pentru soluții de mobilitate rurală**

Sursa: SMARTA-NET

	Care	Cronologie	Tipul de finanțare acoperit			Categoriile de cost care urmează a fi finanțate
			C	P	O	
Public țintă sursă unică	Resurse monetare publice mobilizate de la nivelul UE, național, regional sau local (municipal)	O singură tranșă sau recurent în cazul subvențiilor publice				Toate, inclusiv infrastructurile fizice și soluțiile IT
Surse multiple de sprijin	Se folosește o combinație de surse de finanțare publice. De exemplu, fondurile UE sunt utilizate pentru concept și planificare, iar cheltuielile operaționale (OpEx) sunt susținute prin subvenții publice la nivel național sau regional.	Unul scurt sau recurent în cazul subvențiilor publice				Toate, inclusiv infrastructurile fizice și soluțiile IT

<sup>12</sup>Acest lucru a fost identificat de Proiectul SMART (2018-2020) care, printre altele, a examinat cadrul în care se încadrează mobilitatea rurală pentru fiecare stat membru al UE. Consultați Proiectul SMARTA, „Recomandări de politici pentru mobilitatea partajată durabilă și transportul public în zonele rurale europene” (2020), descărcabil la <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations-Final-Version-web.pdf>. Rapoartele individuale ale statelor membre sunt disponibile la <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Investiții din sectorul privat	Subvenție acordată pentru achiziționarea de vehicule sau pentru renovarea spațiilor publice	O singură încercare				Toate, inclusiv infrastructurile fizice și soluțiile IT
Sponsorii comerciali	Resurse mobilizate de la companii de automobile, firme de tehnologie, companii de energie și utilități, etc.	O singură tranșă pentru costurile de capital sau recurente				Active (inclusiv vehicule și platforme IT)
Alte forme de sprijin din sectorul public	Resursele sunt mobilizate din partea altor asociații publice (de exemplu, Autorități de Transport Public, Agenții de Dezvoltare Regională, Agenții de Mediu etc.)	O singură tranșă sau recurent în cazul subvențiilor publice				Toate, inclusiv infrastructurile fizice și soluțiile IT
Contribuție voluntară	Voluntari implicați pentru a acoperi unele dintre aspectele operaționale ale serviciului	Frecvent				(de obicei) Operarea serviciilor de mobilitate
Tarife de utilizare	Călătorii plătesc o taxă pentru a utiliza serviciul	Cu o anumită frecvență. Suma este variabilă.				Operarea serviciilor de mobilitate

## Figura 20 Valorificarea surselor de finanțare în Rethymno, Grecia

### Învățând din practică: Valorificarea surselor de finanțare în Rethymno, Grecia

Primul sistem de partajare biciclete fără stații fixe din Grecia a fost lansat în Rethymno, înlocuind un sistem anterior insuficient. Scopul sistemului de partajare biciclete este de a promova o schimbare modală către moduri de transport durabile. Implementarea a fost posibilă datorită cooperării eficiente dintre sectorul public și cel privat, susținută de finanțare europeană primită prin Acordul de Parteneriat cu Grecia 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) în cadrul Programului Operațional Regional "Creta", co-finanțat de FEDR.

Finanțarea europeană a ajutat la demararea inițiativei de ciclism în zonă. Cu toate acestea, odată ce aceste fonduri au fost epuizate, a devenit clar că nu era viabil să se bazeze exclusiv pe operatori privați pentru a continua serviciul. Totuși, acest sistem de biciclete electrice partajate a deblocat potențialul vehiculelor partajate în zonă. Implicarea primăriei și eforturile continue de promovare a mobilității partajate au atras operatori privați de mobilitate partajată și au dus la noi investiții pentru servicii relevante.

De exemplu, o nouă investiție privată pentru un sistem de e-scutere partajate a fost introdusă în Rethymno, în iulie 2019. Un sistem complet nou de partajare biciclete a fost instalat ulterior în 2024 (44 de e-biciclete/6 stații de andocare) cu sprijinul unei alte finanțări europene din Acordul de Parteneriat cu Grecia 2014-2020 – (ESPA 2014-2020), în cadrul Programului Operațional Sectorial: „Infrastructură de Transport, Mediu și Dezvoltare Durabilă” și co-finanțat de Fondul de Coeziune<sup>13</sup>.



Credite: Municipiul Rethymno

Acest nou flux de finanțare a permis inițiativei să valorifice potențialul tot mai mare al ciclismului în regiune, asigurându-i succesul continuu. Municipalitatea din Rethymno încearcă să găsească o modalitate prin care fostul sistem (fără stații fixe) să poată fi încorporat în cel nou.

Acest studiu de caz este deosebit de relevant, deoarece subliniază importanța utilizării mai multor surse de finanțare pentru a asigura sustenabilitatea financiară pe termen lung.

<sup>13</sup> <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

## Figura 21 Menținerea unei scheme rurale de partajare a mașinilor electrice: Modelul FLUGS în Tirolul de Est

### Învățând din practică: Flugs e-Car sharing

Flugs<sup>14</sup> este un sistem de stații de partajare a mașinilor electrice, operat în regiunea Tirolul de Est, din Austria. Scopul principal al sistemului Flugs este de a reduce numărul de călătorii efectuate cu mașini private de către indivizi și familii și de a propune o soluție alternativă la deținerea unei a 1<sup>a</sup>, a 2<sup>a</sup> sau a 3<sup>a</sup> mașini.

Serviciul a fost lansat în 2015 și este gestionat de Regionalenergie Tirolul de Est, care oferă serviciul FLUGS eCarsharing și se ocupă de activitățile de întreținere, asistență la fața locului, procesare, facturare, evaluări, relații publice, marketing și alte active interne.

În prezent, Regionalenergie Tirolul de Est operează serviciul în principal din motive comerciale (adică pentru a fi prezent în zonă ca furnizor de energie) și nu pentru afacerea de partajare a mașinilor în sine. Dificultatea în găsirea și implicarea activă a unui furnizor de partajare auto se datorează cererii scăzute din zonele rurale, care împiedică operatorii privați să construiască un caz de afaceri solid pentru investiții.

FLUGS eCarsharing este parțial externalizat (platforma de rezervare și telemetria). Singurul sponsor este Regional Management East Tyrol (RMO), Agenția de Dezvoltare Regională cu competențe în proiecte, inițiative și strategii de mobilitate durabilă. RMO se ocupă de activități de promovare și diseminare.

Veniturile acoperă doar parțial costurile fixe ale flotei.



Credite: Flugs e-car sharing în Tirolul de Est, Austria - © E. Bachmann

## Pasul 6: Ce nivel de finanțare aveți nevoie/căutați?

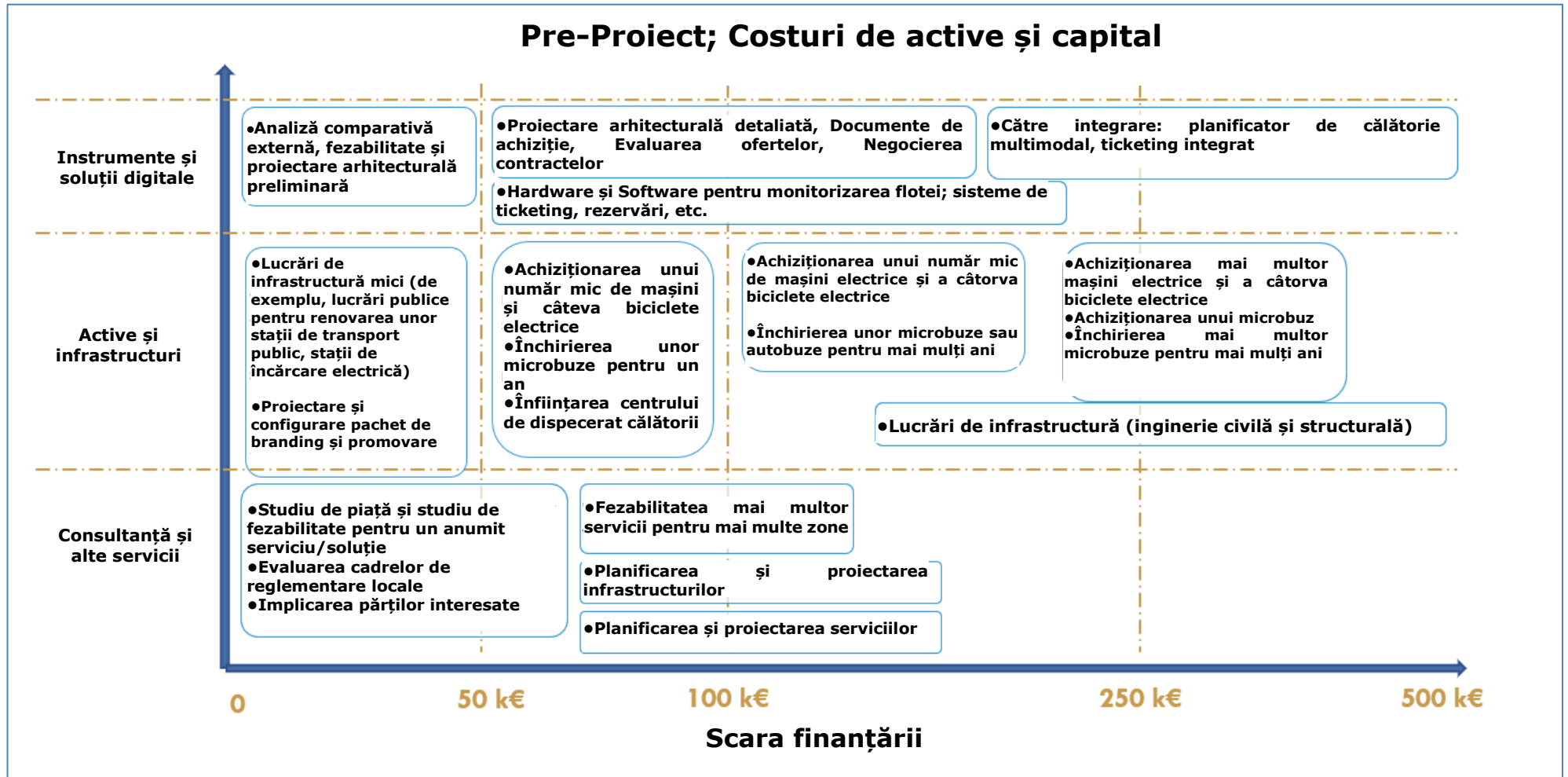
Soluțiile de mobilitate rurală necesită o abordare strategică a finanțării, deoarece amploarea investițiilor necesare variază semnificativ în funcție de domeniul de aplicare și natura proiectului. Acest capitol oferă îndrumări privind estimarea și pregătirea pentru necesităților financiare ale proiectului dvs., oferind informații despre categoriile tipice de costuri, repere financiare și aspecte operaționale.

Înțelegerea nivelului de finanțare implică distincția între investițiile premergătoare proiectului, care pun bazele inițiativei, și costurile operaționale, care asigură viabilitatea acestora pe termen lung. Fiecare fază de dezvoltare - de la studiile de fezabilitate la implementare și operațiuni zilnice - implică cerințe financiare specifice. În Figura 14 și 15, sunt prezentate principalele domenii care necesită finanțare, alături de intervale de costuri aproximative pentru activități și servicii comune. Cu toate acestea, amploarea reală a finanțării necesare va depinde de mai mulți factori, inclusiv tipul de serviciu preconizat, contextul geografic și demografic precum și de resursele disponibile.

<sup>14</sup><https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/> ; <https://flugs.moqo.de/>  
<https://flugs.moqo.de/cars>

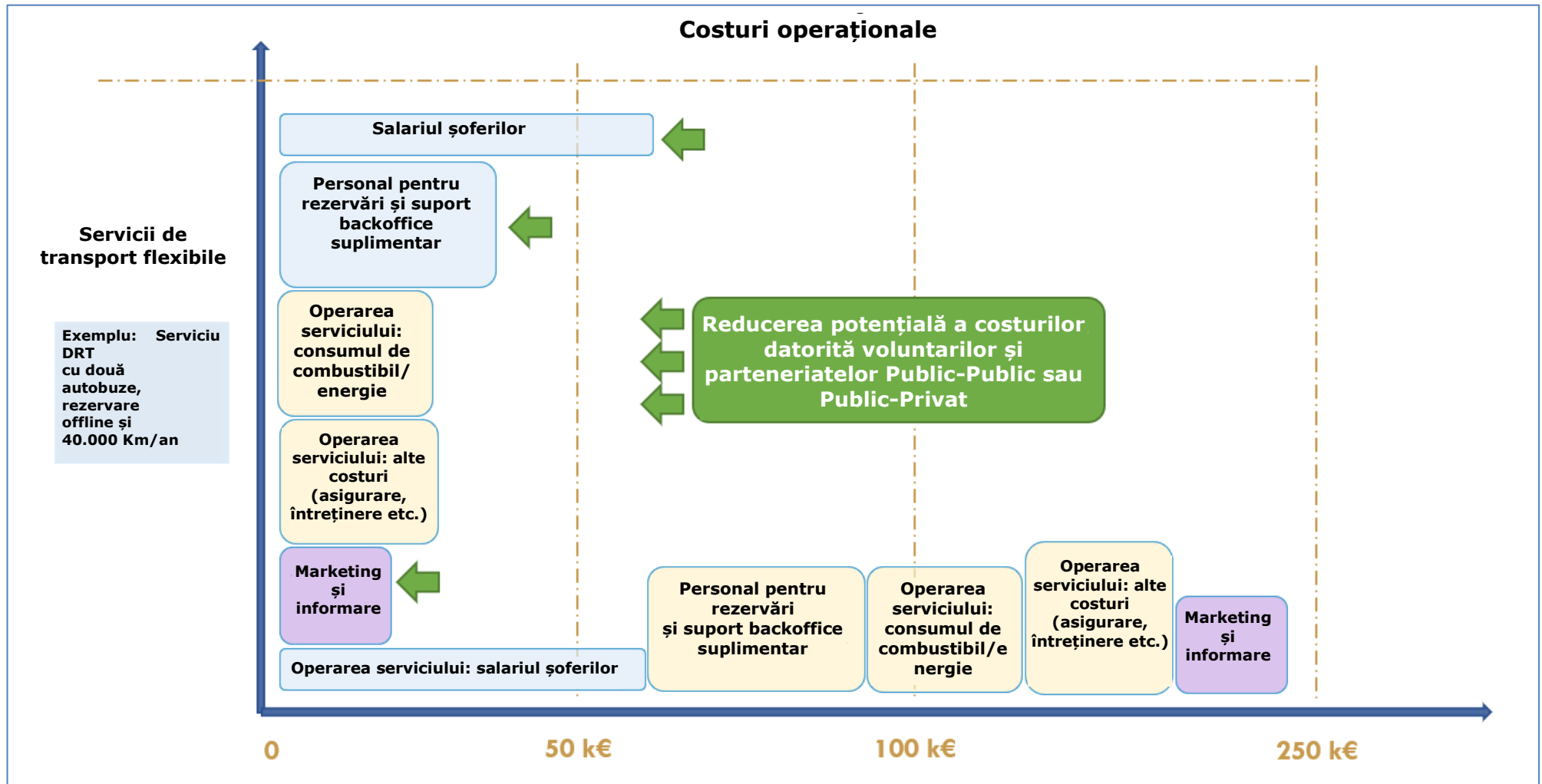
**Figura 22 Finanțare necesară pentru costurile pre-proiect și de capital**

Sursa: SMARTA-NET



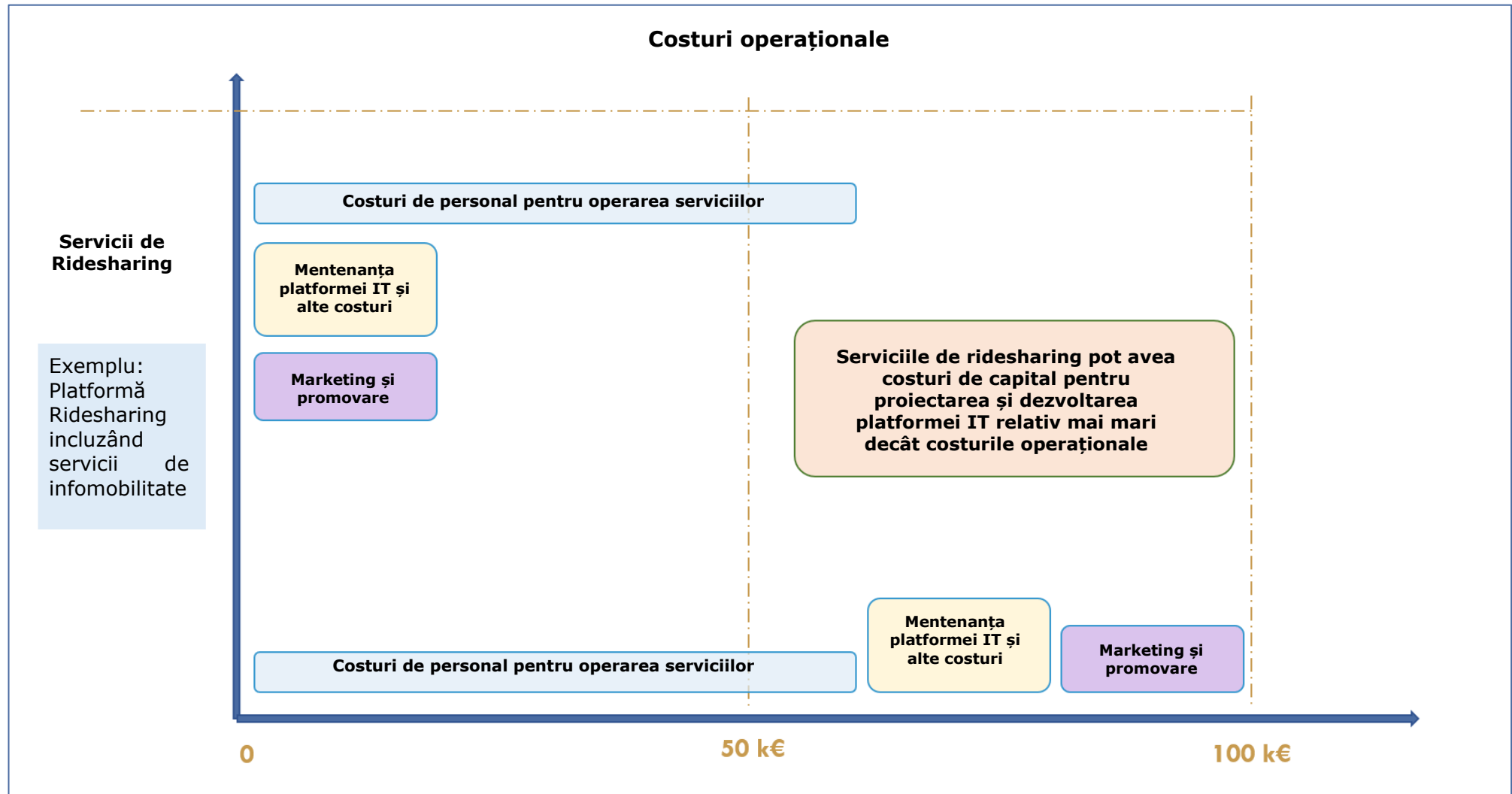
**Figura 23 Finanțare necesară pentru costurile operaționale în serviciile de transport flexibile**

Sursa: SMARTA-NET



**Figura 24 Finanțare necesară pentru costurile operaționale în serviciile de partajare călătorii (ridesharing)**

Sursa: SMARTA-NET

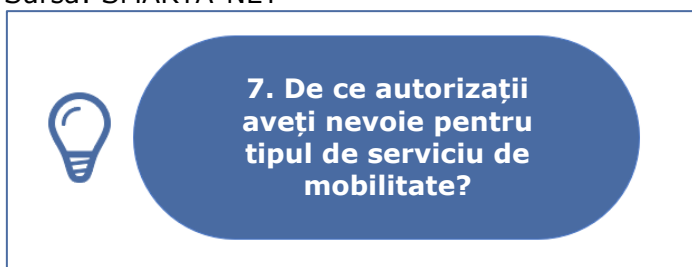


## 7. NAVIGAREA ÎNTR-O PIAȚĂ PUTERNIC REGLEMENTATĂ

Serviciile de mobilitate rurală operează adesea într-un cadru de reglementare complex care necesită o abordare atentă. Identificarea autorizațiilor necesare pentru implementarea serviciilor propuse este un pas esențial în asigurarea conformității cu cerințele legale și operaționale. Aceasta include înțelegerea peisajelor de reglementare locale, regionale și naționale pentru a evita întârzierile sau obstacolele în timpul fazei de implementare a proiectului.

### Figura 25 Definirea elementelor cheie ale proiectului – Pasul 7

Sursa: SMARTA-NET



Cadrul național din diferite țări europene, așa cum sunt prezentate în documentele SMARTA Insight Papers <sup>15</sup>, impune guvernelor și autorităților locale (inclusiv municipalităților, județelor și regiunilor) obligația de a organiza servicii de mobilitate.

Organizarea și furnizarea serviciilor de mobilitate trebuie realizate la un nivel superior celui al unei comunități individuale, de către o entitate care dispune de resursele și stabilitatea necesare pentru a asigura servicii de lungă durată. Într-adevăr, zonele rurale necesită conectivitate cu alte localități, aspect ce nu poate fi realizat de comunități individuale care acționează ad-hoc. În timp ce o comunitate poate organiza local anumite servicii de partajare autoturisme, biciclete electrice sau transport voluntar în scopuri locale, aceasta nu poate furniza mobilitatea necesară întregii comunități. Acest lucru necesită un nivel superior de planificare și organizare, chiar dacă anumite servicii sunt furnizate la nivel local.

Fiecare tip de serviciu de mobilitate rurală necesită o combinație diferită de autorizații, permise, asigurări, acorduri comerciale și certificări de siguranță. Autorizațiile specifice depind de tipul serviciului, de amploarea acestuia și de reglementările locale. Prin respectarea acestor autorizații, furnizorii de mobilitate pot asigura că serviciile lor sunt sigure, legale și bine integrate cu alte servicii regionale de transport. Mai jos este prezentat un scurt rezumat al principalelor autorizații necesare pentru diferite tipuri de servicii de mobilitate.

- **Permis sau licență de afaceri**

Înainte de a oferi servicii de mobilitate, orice furnizor trebuie să obțină permisele sau licențele de afaceri necesare de la autoritățile locale, regionale sau naționale. Aceste permise garantează că serviciul respectă legile și reglementările locale privind transportul. Permisul specific poate varia în funcție de tipul de serviciu:

- Transport la Cerere (TLC): Este necesar un permis de operare ca furnizor de transport public, adesea reglementat de autoritățile de transport.
- Partajare autoturism și bicicletă: Trebuie obținute licențe pentru operațiuni de închiriere de vehicule și biciclete, în special în zonele/țările în care planificarea transportului este strict reglementată.

<sup>15</sup>Pentru mai multe detalii, consultați: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Carpooling și Taxi Comun: În unele țări, poate fi necesar un permis specific pentru ride-sharing sau transport în comun, împreună cu aprobarea autorităților de transport public dacă operează în coordonare cu serviciile existente.

- **Asigurarea vehiculului și a șoferului**

Toate serviciile de mobilitate trebuie să aibă o asigurare completă a vehiculului care să acopere atât vehiculul, cât și pasagerii acestuia. De exemplu:

- Partajare auto: Este necesară o asigurare care să acopere vehiculul partajat împotriva daunelor, accidentelor, furtului și răspunderii pentru șofer și pasageri.
- Partajare bicicletă: Polițele de asigurare pot acoperi răspunderea în caz de accidente, în special în zonele cu trafic intens sau pe drumurile rurale.
- Servicii de Taxi Comun și TLC: Asigurarea comercială care acoperă toate riscurile asociate cu operarea unui serviciu de taxi sau TLC, inclusiv acoperirea pentru șoferii profesioniști, este obligatorie.

În unele jurisdicții, este necesară și asigurarea pentru pasageri și mărfurile transportate. Este important ca șoferii, în special pentru serviciile TLC sau taxi comun, să aibă licențe care pot necesita o verificare suplimentară sau o aprobare din partea autorităților.

- **Acorduri Comerciale**

Pentru serviciile care depind de infrastructură, cum ar fi serviciile de partajare bicicletă sau TLC, pot fi necesare acorduri comerciale cu autoritățile locale sau operatorii privați. Aceste acorduri ar putea implica: i) utilizarea infrastructurii publice: acorduri cu autoritățile locale pentru utilizarea locurilor de parcare, accesul la drumuri și stațiile de andocare pentru biciclete; ii) Parteneriate cu operatorii de transport public: pentru serviciile TLC și taxi comun, sunt adesea necesare acorduri cu autoritățile regionale de transport pentru bilete integrate sau servicii complementare; iii) Colaborarea cu sectorul privat: companiile de partajare autoturism pot avea nevoie de acorduri cu companiile de leasing de vehicule sau furnizorii de servicii de întreținere pentru a asigura capacitatea operațională a flotei lor.

- **Certificări de siguranță și conformitate cu standardele**

Fiecare tip de serviciu trebuie să respecte standarde stricte de siguranță, în special pentru transportul de pasageri. Principalele autorizații și certificări legate de siguranță includ:

- Standarde de siguranță pentru șoferi: Șoferii care operează servicii TLC sau taxi comun trebuie să îndeplinească anumite calificări, inclusiv verificări ale antecedentelor, instruire privind siguranța șoferilor și respectarea legilor privind siguranța rutieră.
- Certificarea de siguranță a vehiculului: Vehiculele trebuie să treacă inspecții periodice de siguranță pentru a se asigura că îndeplinesc standardele operaționale necesare. Aceasta include verificări de întreținere a vehiculului, în special pentru serviciile TLC și taxi comun, unde starea tehnică a vehiculului este critică.
- Siguranța bicicletelor și a bicicletelor electrice: Pentru schemele de partajare biciclete, este esențial să se asigure că bicicletele sunt echipate cu caracteristici de siguranță, cum ar fi lumini, încuietori și verificări periodice de întreținere.

În funcție de regiune, furnizorii de servicii de mobilitate pot fi nevoiți să respecte reglementările de mediu care vizează reducerea emisiilor. Cu toate acestea, acest lucru are implicații relevante pentru mobilitatea urbană, și nu în zonele rurale. De exemplu, în unele orașe, utilizarea vehiculelor cu emisii scăzute sau zero emisii poate fi obligatorie pentru serviciile de partajare autoturism. Aceasta

ar putea include, de asemenea, subvenții sau stimulente pentru utilizarea vehiculelor electrice.

Mai presus de toate, trebuie luate în considerare și aspectele legate de răspundere. Comunitățile și ONG-urile s-ar putea trezi personal responsabile dacă lucrurile merg prost sau dacă există un accident, etc. Acestea sunt mai bine protejate dacă pot colabora cu o instituție sau o entitate comercială care este mai bine poziționată pentru a gestiona răspunderea.

## Figura 26 Transport la Cerere în Médio Tejo, Portugalia

Sursa: SMARTA-NET

### Învățând din practică: Transport la cerere în Médio Tejo, Portugalia

Regiunea Médio Tejo este o sub-regiune NUTS3 din centrul Portugaliei, parte a regiunii NUTS2 Centru. Include șase orașe mici: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento și Fátima, fiecare cu o populație cuprinsă între 20.000 și 45.000 de locuitori. Serviciile de transport la cerere din regiune sunt sponsorizate de autoritatea județeană „CIM Médio Tejo”, o asociație de municipalități locale și autorități publice, care gestionează transportul public cu o flotă de taxiuri și microbuze contractate.

### Focus pe cadrul de reglementare

- Conform Legii Naționale Portugheze (RJSPTP), entitățile competente pentru implementarea și coordonarea serviciilor DRT sunt autoritățile de transport (municipalități sau consilii județene). Autoritățile de transport pot presta servicii DRT utilizând mijloace proprii, și anume prin servicii municipale sau intermunicipale, sau prin contracte cu entități economice locale (operatori de transport sau taxi), în conformitate cu legislația aplicabilă.
- Operatorii care intenționează să furnizeze servicii DRT, pe lângă serviciile de transport de pasageri pentru care sunt autorizați, trebuie să notifice Institutul pentru Mobilitate și Transporturi, I.P. (IMT, I.P.), care este autoritatea națională pentru supravegherea operațiunilor de transport public. Acest lucru se face printr-o simplă notificare prealabilă către IMT, I.P., care poate fi făcută prin orice mijloace prevăzute de lege, și anume prin e-mail la adresa indicată pe site-ul IMT, I.P.
- În cazul în care un serviciu este contractat unui operator de transport privat sau unor companii de taxi, trebuie efectuat un studiu de fezabilitate financiară și economică pentru a evalua necesitatea compensării publice. Înainte de lansarea contractului public, specificațiile tehnice și administrative sunt supuse supravegherii de către autoritatea națională de transport (AMT) responsabilă cu supravegherea economică și financiară.
- Dacă valoarea contractului depășește un anumit plafon, este necesară consultarea Curții de Conturi (Tribunalul de Contas).
- Noile servicii publice de transport de călători, inclusiv serviciile DRT cu linii predefinite, sunt, de asemenea, supuse înregistrării obligatorii într-un sistem informatic de anvergură națională, gestionat de IMT, I.P.



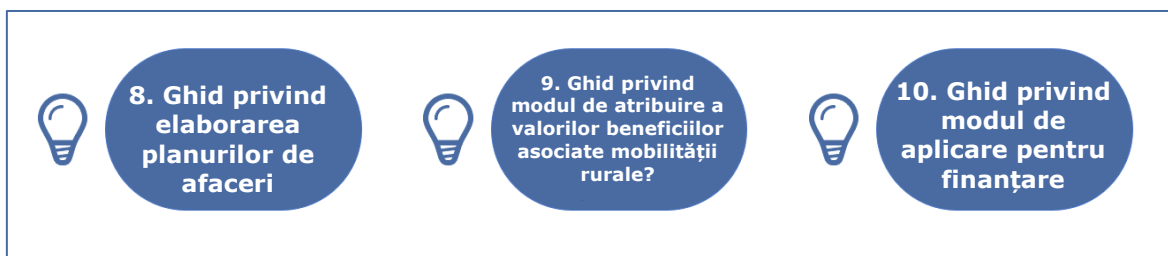
Sursa: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

## 8. TRANSPUNEREA PROPUNERILOR ÎN REALITATE

Transformarea unui proiect bine conceput într-o propunere de finanțare convingătoare necesită o pregătire și o prezentare strategică. Elaborarea unui plan de afaceri robust demonstrează fezabilitatea economică și operațională a proiectului. Monetizarea beneficiilor acestuia evidențiază valoarea sa extinsă pentru diferite părți interesate, cum ar fi reducerea emisiilor, creșterea accesibilității sau creșterea economică și dezvoltarea rurală. Ghidarea privind aplicarea eficientă pentru finanțare este ultimul pas în elaborarea unei propuneri persuasive care să rezoneze cu finanțatorii și să crească probabilitatea de a obține sprijin.

### Figura 27 Definierea elementelor cheie ale proiectului – Pasul 8-10

Sursa: SMARTA-NET



### Pasul 8: Ghid privind elaborarea planurilor de afaceri

Un plan de afaceri este un document scris oficial care conține obiectivele unei afaceri, metodele de atingere a acestor obiective și calendarul pentru realizarea obiectivelor. De asemenea, descrie natura afacerii, informații generale despre organizație, proiecțiile financiare ale organizației și strategiile pe care intenționează să le implementeze pentru a atinge obiectivele declarate. În ansamblu, acest document servește drept foaie de parcurs (un plan) care oferă direcție afacerii<sup>16</sup>.

Acest pas nu își propune să ofere un ghid exhaustiv asupra unui subiect atât de complex. În schimb, sintetizează principalele aspecte care trebuie luate în considerare pentru a elabora planuri de afaceri, oferind surse relevante de informații pentru a aprofunda cunoștințele pe această temă și pentru a inspira prin exemple din alte experiențe europene.

Definierea unui plan de afaceri și a unui model pentru o soluție de mobilitate partajată într-o zonă rurală este un proces complex care implică mai mulți factori. Printre considerentele esențiale se numără tipul de serviciu oferit, nevoile specifice de mobilitate ale pieței țintă și structura operațională a serviciului. În plus, problemele organizaționale și respectarea cadrelor legale și de reglementare sunt esențiale pentru a asigura viabilitatea și sustenabilitatea soluției. Fiecare dintre aceste elemente trebuie abordat cu atenție pentru a crea un serviciu de mobilitate rurală eficient și funcțional.

În majoritatea cazurilor, nu există un model de afaceri profitabil pentru soluțiile de mobilitate partajată în mediul rural. Acest lucru se datorează în mare măsură provocărilor cu care se confruntă operatorii în derularea unei afaceri de mobilitate partajată, în principal din cauza marjelor de profit mici sau inexistente - obținerea de

<sup>16</sup> Definiția Planului de Afaceri - Enciclopedia Întreprinzătorului pentru Mici Afaceri, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

venituri suficiente din serviciile de partajare este dificilă. În zonele rurale, densitatea scăzută a populației duce la venituri insuficiente din partea utilizatorilor pentru a acoperi cheltuielile operaționale. Drept urmare, cooperativele locale fără obiective comerciale sunt mai frecvente, iar autoritățile publice, cum ar fi municipalitățile, administrațiile de transport și operatorii din sectorul public, sunt într-o poziție mai bună pentru a iniția sau organiza servicii de mobilitate partajată.

Este important de reținut că serviciul nu este profitabil atunci când sunt incluse toate costurile. Totuși, unele elemente individuale pot fi profitabile pentru cei care furnizează un anumit serviciu sau o infrastructură specifică. De exemplu, furnizorul unui sistem IT sau o firmă care întreține vehiculele ar fi plătit la nivelul tarifului comercial.

Astfel, am putea avea mai multe modele de afaceri în cadrul aceluiași proiect. Cineva trebuie să facă analiza cazului general de afaceri și să justifice orice finanțare de sprijin, ceea ce poate necesita o analiză/studiu de impact socio-economică a afacerii. Alții, cum ar fi operatorii de transport, furnizorii de ITS etc. trebuie să facă o analiză a modelului de afaceri orientată spre profit sau un caz convingător intern pentru a accepta o participare cu pierderi/fără profit în anticiparea unei rambursări viitoare.

Atunci când se proiectează un model de afaceri pentru un serviciu de mobilitate rurală, procesul poate fi împărțit în trei sarcini cheie: (i) Definirea conceptului de afaceri, (ii) Evaluarea structurii organizaționale și (iii) Revizuirea cadrului legal și de reglementare. Fiecare dintre aceste sarcini implică o serie de pași care trebuie parcurși înainte de implementarea soluției. Inițial, identificați nevoile specifice de mobilitate pe care doriți să le abordați și evaluați dacă serviciile de transport existente satisfac aceste nevoi. Pe baza acestei analize, alegeți modelul de serviciu care răspunde cel mai bine acestor nevoi, estimați cererea folosind studii de piață sau sondaje anterioare și elaborați o structură inițială a costurilor și un plan financiar. Apoi, implicați părțile interesate relevante, atribuind roluri și responsabilități, în timp ce conturați cadrul organizațional. Simultan, revizuiți cerințele de reglementare și legislative, verificați eligibilitatea pentru subvenții și explorați oportunitățile de finanțare publică.

### Figura 28 Sarcini pentru elaborarea unui plan de afaceri pentru serviciile de mobilitate rurală

Sursa: SMARTA-NET



### Învățând din practică: Proiectul CONNECT

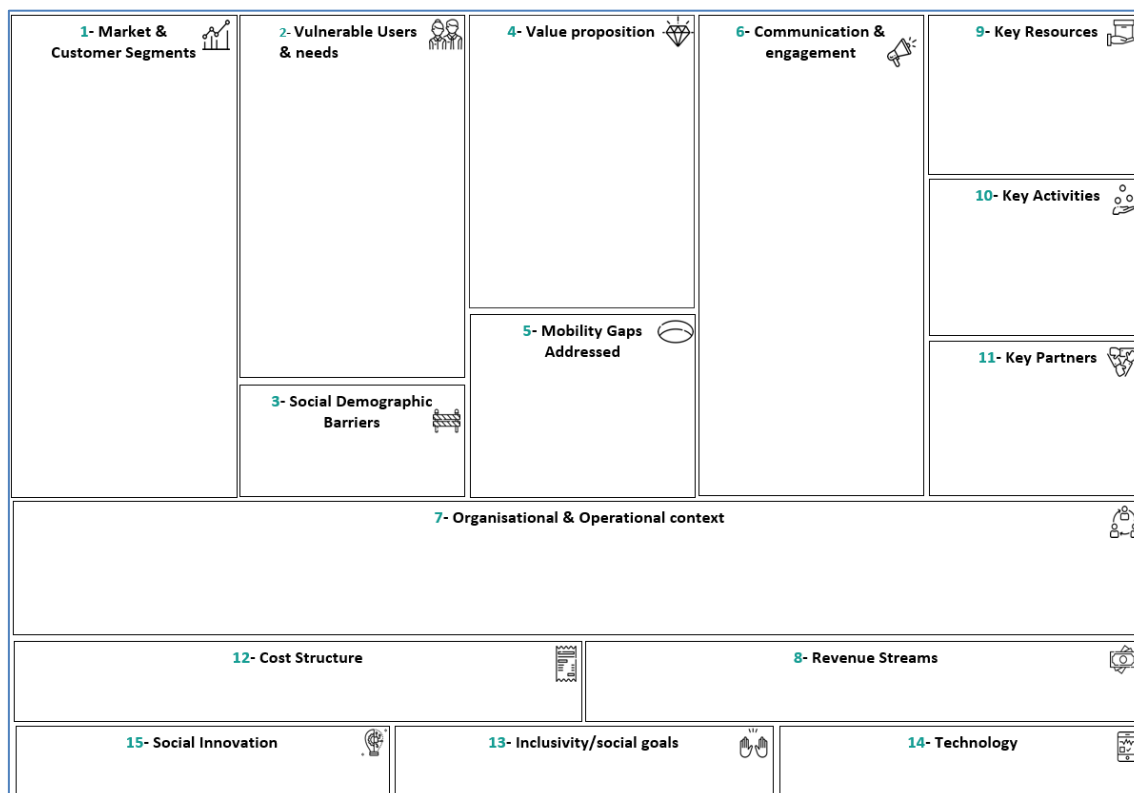
Proiectul CONNECT a fost finanțat în cadrul celui de-al 6-lea Program Cadru al Comisiei Europene, prin DG-RESEARCH. Scopul principal a fost acela de a acumula cunoștințe și experiență referitoare la Transportul Flexibil (inclusiv DRT) pentru a identifica bunele practici și a dezvolta în continuare metodele de dezvoltare a afacerilor. Consorțiul CONNECT a fost format în principal din experți din industrie. Nu a avut locații demonstrative, ci s-a bazat în schimb pe o gamă largă de studii de caz completate de sondaje în industrie. Proiectul a produs două Rapoarte specifice care evidențiază recomandări cheie pentru dezvoltarea planurilor de afaceri pentru serviciile de transport flexibil (în stilul DRT și serviciilor de ridesharing):

- D10: Soluții inovatoare și studii de caz privind dezvoltarea afacerilor<sup>17</sup>: IT prezintă constatări din 19 studii de caz ale sistemelor de transport la cerere (DRT) (10 în Europa, 9 în SUA). Examinează modelele de afaceri, cadrele organizaționale și contextele legale și de reglementare, evidențiind principalele constrângeri.
- D14: Recomandări pentru dezvoltarea afacerilor: pe baza cunoștințelor dezvoltate în cadrul proiectului CONNECT și a perspectivelor externe dobândite prin ateliere, sintetizează principalele probleme din domeniile modelului de afaceri, aspectelor organizaționale și cadrului legal și de reglementare. Apoi prezintă o imagine de ansamblu asupra situației industriei în Europa (bazată atât pe studiile de caz D10, cât și pe un sondaj suplimentar) și se încheie cu reflecții asupra aspectelor cheie de luat în considerare în dezvoltarea afacerilor DRT.

Pentru a eficientiza aspectele menționate mai sus, ar putea fi util să se înceapă un exercițiu de co-creare cu părțile interesate locale (inclusiv reprezentanți ai municipalității, grupuri comunitare, operatori de transport, etc.) prin completarea unui model Canvas specific. Un exemplu este prezentat mai jos.

### Figura 29 Model Canvas pentru soluții de mobilitate rurală.

Sursa: Proiectul INCLUSION H2020<sup>18</sup>



<sup>17</sup> Aceste rapoarte CONNECT pot fi accesate la <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

<sup>18</sup> [https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5\\_MOMOB\\_INCLUSION-Business-models.pdf](https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf)

Recomandările cheie pentru dezvoltarea planurilor de afaceri pentru soluții de mobilitate partajată rurală sunt rezumate mai jos.

- *Crearea de Valoare*: Modelele de afaceri pentru soluțiile de mobilitate rurală ar trebui să se concentreze pe crearea de diverse forme de valoare - atât monetare, cât și non-monetare (de exemplu, valoare socială) - pentru diverse părți interesate. Aceste părți interesate pot include autorități de finanțare, administrații publice, operatori de mobilitate, întreprinderi locale și cetățeni. Mai degrabă decât să se bazeze exclusiv pe o comparație financiară a costurilor și veniturilor, este esențial să se recunoască beneficiile sociale și comunitare mai largi pe care le pot oferi aceste servicii.
- *Implicarea Mai Multor Actori*: Modelele de afaceri eficiente ar trebui să ia în considerare întregul ecosistem al părților interesate din domeniul mobilității, mai degrabă decât să se concentreze pe un singur serviciu sau produs. Pentru a asigura accesibilitatea în zonele rurale, este important să se evalueze atât beneficiile, cât și provocările din perspectiva fiecărui actor implicat. Acest lucru poate implica conectarea mai multor servicii sau soluții pentru a crea un model de afaceri cuprinzător care să răspundă nevoilor diverse ale comunității.
- *Incorporarea Organizațiilor Non-Profit*: Deși poate părea contraintuitiv, includerea organizațiilor non-profit ca actori cheie în modelele de afaceri pentru mobilitatea rurală poate fi benefică. Finanțarea publică este adesea esențială pentru a sprijini aceste servicii în zonele rurale unde cererea este scăzută. Modelele de afaceri ar trebui să ia în considerare realocarea fondurilor publice și să vizeze flexibilitatea în cadrul constrângerilor de reglementare pentru a susține operațiunile.
- *Sustenabilitate pe Termen Lung*: Pentru a asigura sustenabilitatea pe termen lung a serviciilor de mobilitate rurală, modelele de afaceri ar trebui să încurajeze implicarea antreprenorilor sociali. Integrarea acestor actori în furnizarea de servicii, acolo unde este permis de reglementările naționale, poate spori viabilitatea acestor servicii. Acolo unde este necesar, susținerea ajustărilor de reglementare pentru a permite o astfel de participare poate consolida și mai mult sustenabilitatea modelului de afaceri.

## **Pasul 9: Cum să evaluăm beneficiile asociate cu mobilitatea rurală**

Zonele rurale sunt economii active cu o mare varietate de afaceri agricole, industriale, extractive și de agrement, legate de resursele lor naturale și de tradițiile antreprenoriale ale zonei.

Mobilitatea rurală poate fi privită ca un „facilitator” sau ca un „multiplicator” care poate permite sau îmbunătăți rezultatele și poate spori valoarea altor investiții<sup>19</sup>. Într-adevăr, în multe cazuri, serviciul de mobilitate este o componentă cu valoare adăugată pentru alte proiecte și politici economice, sociale, turistice sau de mediu.

Rezultatele legate de transport ale acțiunilor de finanțare pentru mobilitatea rurală includ, printre altele:

- Reducerea numărului de kilometri parcurși cu vehiculul (VKT)

---

<sup>19</sup> Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), „Recomandări de politici pentru mobilitatea partajată sustenabilă și transportul public în zonele rurale europene”, publicație a Proiectului SMARTA.

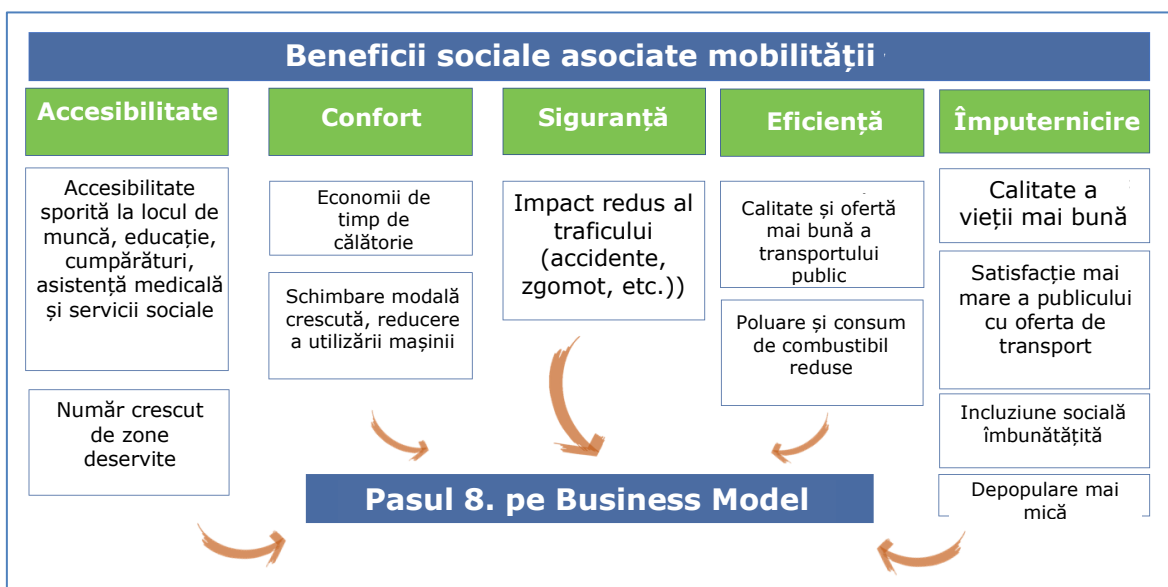
- Reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO<sub>2</sub>
- Mai puțin trafic, mai puțină poluare, mai puțin zgomot, mai puține accidente
- Drumurile locale devin mai sigure pentru mersul pe jos și cu bicicleta.
- Sunt necesare mai puține cheltuieli pentru infrastructură
- Menținerea sau creșterea bazei de clienți pentru afaceri și servicii

Serviciile de mobilitate rurală sunt implementate în primul rând pentru a aduce beneficii sociale în zonele cu risc de excluziune socială sau inegalitate de șanse. Cu toate acestea, serviciile sunt adesea criticate pentru costurile lor ridicate, chiar și atunci când își îndeplinesc misiunea socială.

Unele dintre beneficiile asociate cu o ofertă îmbunătățită de servicii de transport pentru zonele rurale sunt enumerate în Figura 30 și clasificate în funcție de anumite categorii (accesibilitate, confort, etc.). Este important să înțelegem cum ar putea influența aceste beneficii adoptarea/dezvoltarea unei soluții de mobilitate.

**Figura 30 Beneficii sociale asociate mobilității rurale**

Sursa: SMARTA-NET



**Figura 31 Căi Ferate Verzi în Valmiera, Letonia**

**Învățând din practică: Căile Ferate Verzi din Valmiera, Letonia**

Inițiativa „Căile Ferate Verzi” din Valmiera, Letonia, revitalizează liniile de cale ferată dezafectate într-o rețea de 32 km de trasee de drumeție și ciclism în regiunea Vidzeme. Acest proiect, parte a unui efort mai amplu de 750 km în sudul Estoniei și Letoniei, și-a propus să îmbunătățească mobilitatea locală și să promoveze turismul durabil. Printre caracteristicile cheie se numără îndepărtarea obstacolelor, instalarea de poduri de lemn și crearea de zone de recreere cu bănci de odihnă. Proiectul „Căile Ferate Verzi” este o inițiativă transfrontalieră de colaborare condusă de Asociația de Turism Vidzeme, în parteneriat cu 25 de administrații locale din regiunea Vidzeme din Letonia și sudul Estoniei, susținută de Asociația Letonă a Drumurilor Verzi. Susținută de autoritățile locale și ONG-uri, această inițiativă onorează semnificația istorică a căilor ferate din regiune, promovând în același timp implicarea comunității și creșterea economică prin oportunități turistice sporite și stiluri de viață mai sănătoase.

Pe cei 32 km de cale ferată acoperiți de această soluție locală de mobilitate inteligentă (parte a rutei Valmiera-Kocēni-Ainaži), șapte poduri au fost reconstruite pentru trecerea în siguranță

a bicicliștilor și pietonilor. Costurile de investiție au fost estimate la 47.000 EUR, ceea ce a reprezentat aproximativ 4% din costul total al proiectului de 1.174.938 EUR. Principala sursă de finanțare a fost asigurată de Fondul European de Dezvoltare Regională Interreg Estonia-Letonia, care a contribuit cu 40.000 EUR, împreună cu 7.000 EUR de la alți parteneri.

Proiectul „Căi Ferate Verzi” **îmbunătățește calitatea vieții** în zonele țintă prin îmbunătățirea mobilității și crearea de noi oportunități pentru locuitori. Inițiativa promovează comunități mai sănătoase și mai fericite prin creșterea activităților în aer liber. Localnicii descoperă rapid că aceste trasee restaurate oferă oportunități excelente pentru mers pe jos, ciclism și chiar schi fond în lunile de iarnă.



Credite: J. Sijats, S. Lawrence

Proiectul stimulează, de asemenea, creșterea economică. Odată cu aflusul de **turiști atrași** de rutele pitorești, afacerile locale încep să dezvolte produse

și servicii noi, inclusiv opțiuni de cazare și masă. Această creștere a turismului aduce o mai mare vitalitate economică zonei, creând locuri de muncă și stimulând economiile locale.

În plus, rețeaua conectează regiunea Vidzeme cu sudul Estoniei, **extinzând mobilitatea** atât pentru locuitori, cât și pentru vizitatori. Accesibilitatea îmbunătățită permite oamenilor să exploreze o zonă mai largă, promovând implicarea și interacțiunea comunității. Per total, proiectul „Căi Ferate Verzi” poziționează mobilitatea ca un factor vital pentru atingerea unor obiective economice, sociale și de mediu mai ample, transformând regiunea într-un centru înfloritor pentru recreere în aer liber și turism pe tot parcursul anului.

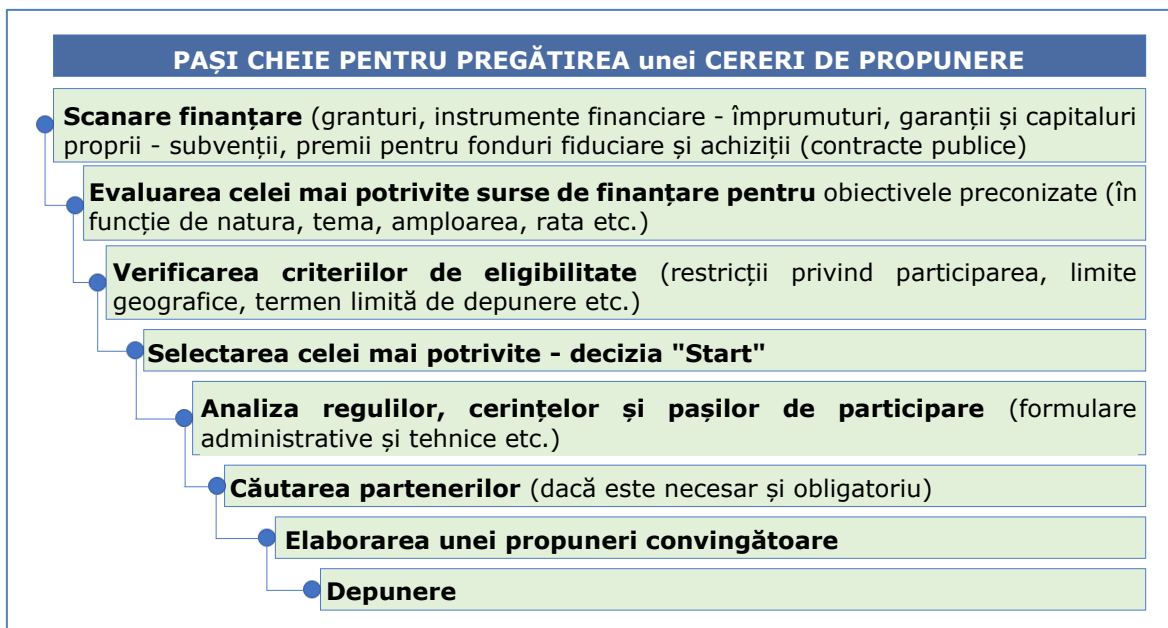
## Pasul 10: Îndrumări privind modul de aplicare pentru finanțare

Obținerea de finanțare pentru o soluție de mobilitate rurală necesită o abordare bine structurată pentru a naviga prin complexitatea programelor de finanțare ale UE, naționale sau regionale. Acest pas prezintă sarcinile esențiale pentru pregătirea unei propuneri de succes, de la identificarea celor mai potrivite oportunități de finanțare până la depunerea unei cereri convingătoare.

Prin evaluarea sistematică a surselor de finanțare, verificarea eligibilității și alinierea obiectivelor la cerințele programului, solicitantii se pot asigura că propunerile lor ies în evidență. Fie prin granturi, instrumente financiare sau contracte publice, urmarea pașilor de mai jos sporește șansele de a obține succesul finanțării pentru soluții inovatoare de mobilitate adaptate nevoilor rurale.

## Figura 32 Pași cheie pentru pregătirea unei cereri de propunere

Sursa: SMARTA-NET



## Figura 33 Exemplu: Navigarea în spectrul programelor de finanțare ale UE

### Învățând din practică: Navigarea spectrului programelor de finanțare ale UE

**Trusa de Instrumente Rurale** este ghidul complet pentru finanțare UE și oportunități de sprijin pentru zonele rurale din Uniunea Europeană. Acesta își propune să ajute autoritățile locale, instituțiile și părțile interesate, întreprinderile și persoanele fizice să identifice și să profite de fondurile, programele și alte inițiative de finanțare și sprijin existente ale UE și să promoveze dezvoltarea în teritoriile rurale.



Rural toolkit

Utilizatorii pot găsi cele mai potrivite oportunități de finanțare din partea UE pentru a-și susține proiectele și inițiativele specifice. Acesta oferă informații complete despre granturi, subvenții și programe care permit dezvoltarea și revitalizarea zonelor și comunităților rurale.

Trusa de instrumente este accesibilă la: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=ro>

Alte linkuri utile pentru explorarea oportunităților de finanțare ale UE:

- Informații generale despre procesul de aplicare - Comisia Europeană: [Link](#)
- Oportunități de finanțare pentru organismele publice - Comisia Europeană: [Link](#)
- Oportunități de finanțare UE pentru transportul public local - UITP: [Link](#)

Deși abordarea pas cu pas prezentată oferă un cadru generic, sunt necesare adaptări specifice pentru fiecare nivel de finanțare.

- Pentru finanțarea UE, parteneriatele transnaționale și respectarea unor linii directoare administrative complexe sunt esențiale.
- Finanțarea națională pune adesea accentul pe alinierea la strategiile naționale, solicitând solicitanților să demonstreze modul în care proiectele lor abordează obiectivele naționale de mobilitate.
- Finanțarea regională necesită, de obicei, o colaborare strânsă cu autoritățile regionale și un accent puternic pe abordarea nevoilor locale.

Accesarea sprijinului este crucială pentru municipalitățile rurale care doresc să dezvolte propuneri de finanțare de succes. Sunt disponibile diverse resurse pentru a ghida procesul:

- Publicarea unei cereri de exprimare a interesului pentru experți externi/agenții de consultanță pentru a obține sprijin pentru dezvoltarea propunerii
- Contactarea punctelor naționale/regionale de contact ale programelor pentru clarificări (administrative sau tehnice)
- Contactarea Agențiilor Naționale care promovează participarea la programele UE de cercetare și inovare (R&I) și care oferă servicii de informare, educare și asistență.<sup>20</sup>
- Participarea la webinare și evenimente (UE, naționale sau regionale) ale programelor (pentru crearea de rețele cu alți potențiali parteneri, obținerea de informații suplimentare despre apeluri)
- Apartenențe (asociații ale autorităților locale, rețele relevante ale UE<sup>21</sup>, etc.).

---

<sup>20</sup>Comisia Europeană oferă un portal web de asistență și suport, inclusiv detalii despre Punctele Naționale de Contact (PNC) pentru mai multe programe de finanțare ale UE: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. De asemenea, oferă o rețea de PNC-uri axată în mod special pe Orizont Europa: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

<sup>21</sup>Exemple de astfel de rețele sunt: Rețelele Satelor Inteligente (<https://www.smart-village-network.eu/>); Rețeaua POLIS (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – Asociația UE a Orașelor și Regiunilor Istorice (<https://www.historic-towns.org/>)

## CONCLUZII

Acest ghid a fost conceput pentru a oferi municipalităților cunoștințele și instrumentele necesare pentru a dezvolta și implementa soluții de mobilitate durabile, incluzive și integrate în zonele rurale.

Concentrându-se pe problema critică a finanțării – în special pentru inițiativele de mobilitate rurală și mobilitatea care susține turismul rural – acesta abordează un obstacol semnificativ: lipsa resurselor și a expertizei specifice în obținerea de finanțare. Aceste provocări împiedică adesea comunitățile rurale să creeze servicii de mobilitate adaptate.

Printr-o abordare etapizată, documentul echipează municipalitățile rurale și practicienii pentru a naviga în peisaje complexe de finanțare, a evalua cerințele financiare și a pregăti propuneri de proiecte convingătoare. De la identificarea provocărilor și a avantajelor locale până la definirea componentelor esențiale ale proiectului și alinierea la considerațiile de reglementare și de piață, îndrumarea își propune să promoveze sustenabilitatea pe termen lung a serviciilor de mobilitate. Urmând această metodologie structurată, comunitățile rurale pot transforma provocările legate de mobilitate în oportunități de creștere și conectivitate.

Un set de recomandări cheie și concluzii este propus pentru a ajuta la sintetizarea unora dintre sfaturile cheie ale acestui document.

### Stabilirea unui obiectiv clar și acționabil

- Parametrii și indicatori de performanță bine definiți
- Proceduri operaționale concrete
- Evidențierea viziunii largi dincolo de obiectivul proiectului
- Legături bine stabilite între obiective și rezultate specifice

### Inițiative bazate pe comunitate

- Abordare ascendentă, ținând cont de nevoile și provocările cu care se confruntă comunitățile rurale
- Implicarea activă a comunităților locale (de exemplu, forumuri, cluburi etc.), reprezentând diferite grupuri cu medii diferite

### Abordare multi-stakeholder

- Parteneriate cu părți interesate diferite și relevante, inclusiv politicieni locali și lideri comunitari
- Asigurarea cooperării între diferite grupuri țintă și practicieni

### Evaluarea costurilor

- Asigurarea unor cerințe financiare realiste și cuprinzătoare
- Estimări bugetare precise

### Planificare eficientă

- Evaluarea și planificarea tuturor resurselor și activităților necesare
  - Resurse umane
  - Competențe tehnice
  - Abilități lipsă (echipe multidisciplinare)
- Colaborare în rețea
- Plan de acțiune precis

Context politic și spațial

- Înțelegerea cadrului politic și a dinamicii spațiale
- Alinierea proiectului cu obiectivele politice generale și nevoile locale

## CONTACTAȚI UE

În persoană

În întreaga Uniune Europeană există sute de centre de informare Europe Direct.

Puteți găsi adresa celui mai apropiat centru online la:

[https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

Prin telefon sau e-mail

Europe Direct este un serviciu care răspunde la întrebările dumneavoastră privind Uniunea Europeană. Puteți contacta acest serviciu:

- apelând gratuit: 00 800 6 7 8 9 10 11 (anumiți operatori pot percepe taxe pentru aceste apeluri),
- apelând numărul standard: +32 22999696, sau
- prin e-mail prin intermediul: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

## GĂSIREA DE INFORMAȚII DESPRE UE

Online

Informații despre Uniunea Europeană în toate limbile oficiale ale UE sunt disponibile pe site-ul web Europa la: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)

Publicații ale UE

Puteți descărca sau comanda publicații UE gratuite și contra cost la adresa: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Puteți obține mai multe copii ale publicațiilor gratuite contactând Europe Direct sau centrul local de informare (consultați [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)).

Legislația UE și documente conexe

Pentru acces la informații juridice din UE, inclusiv legislația UE integrală începând din 1952 în toate versiunile lingvistice oficiale, accesați site-ul EUR-Lex la:

<http://eur-lex.europa.eu>

Date deschise ale UE

Portalul de date deschise al UE (<http://data.europa.eu/euodp/en>) oferă acces la seturi de date din UE. Datele pot fi descărcate și reutilizate gratuit, atât în scopuri comerciale, cât și necomerciale.



Oficiul pentru Publicații  
al Uniunii Europene

ISBN : 978-92-68-27224-4

doi: 10.2832/6787944